HISTORIAS DEL VIEJO MONTEVIDEO



JOSE MARIA
FERNANDEZ
SALDAÑA

ARCA/Montevideo

Estas *"Historias"* de J. M. Fernández Saldaña fueron escritas en el suplemento dominical de *El Día,* entre los años 1926 y 1946, con la sola excepción de *"Los comienzos de el ferrocarril"* que fue publicada en *La Mañana.* El orden en que se hallan ubicadas en el libro no es cronológico. En cuanto a las comparaciones que sobre los hechos y lugares tratados, realizara Fernández Saldaña con similares de su tiempo, hoy en cierto modo también desaparecido, han sido conservadas tal cual, por natural respeto al historiador y por que creemos contribuyen al interés de la obra.

Copyright by Editorial Arca
Colonia 1263, Montevideo
Queda hecho el depósito que marca la ley
Impreso en el Uruguay - Printed in Uruguay

INTRODUCCION

El doctor José Ma. Fernández Saldaña nació en la ciudad de Salto el 19 de enero de 1879, y falleció en Montevideo el 16 de diciembre de 1961.

Graduado en abogacía en 1905, luego de una breve actuación en la Administración de Justicia, dedicóse por entero a su intensa y fecunda tarea historiográfica, por espacio de más de cuarenta años, de la que dan testimonio sus numerosos libros, conferencias, monografías y artículos de prensa, sobre personalidades, acontecimientos e instituciones de nuestro pasado.

Entre esta variada y valiosa producción, destácanse: *"Pintores y escultores uruguayos"* (1916); *"Historia general de la ciudad y departamento del Salto"* (1920), en colaboración con su conterráneo, Dr. César Miranda; *"Juan Manuel Blanes; su vida y sus cuadros"* (1931), primer estudio histórico-crítico sobre nuestro gran pintor; *"Historia del puerto de Montevideo"* (1939), en colaboración con el Ing. Eduardo García de Zúñiga; *"Gobierno y época de Santos"* (1940); y el *"Diccionario uruguayo de biografías, 1810-1940"*, Premio "Pablo Blanco Acevedo" correspondiente al año 1943, otorgado por la Universidad de la República, cuya obra fue publicada en 1945.

Sub-director del ex-Museo y Archivo Histórico Nacional; miembro fundador del Círculo N. de Bellas Artes; Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, y de varias otras instituciones similares del extranjero, y colaborador en las respectivas publicaciones oficiales. Integrante del primer cuerpo de redacción del "Diario del Plata", bajo la dirección de D. Antonio Bachini, en el que también figuraba José Enrique Rodó, su labor periodística continuóse años más tarde como colaborador en "La Prensa", de Buenos Aires, y en "La Mañana" y "El Día", de nuestra capital, con numerosos y bien documentados artículos sobre temas históricos y artísticos nacionales, ilustrados con la reproducción fotográfica de algunas de las más valiosas piezas de la notable colección iconográfica que reunió en el transcurso de su prolongada labor de historiador, adquirida posteriormente por nuestra Biblioteca Nacional.

Ha sido, precisamente, de esta vasta producción en los antes mencionados diarios de nuestro país, que se ha tomado los artículos que figuran en este volumen, con las correcciones posteriores del autor, anotadas de su puño y letra en los prolijos álbumes de recortes que sus familiares han tenido la deferencia de poner a disposición de esta Editorial para su publicación.

La selección ha sido difícil por cuanto hay material valioso en abundancia como para varios semejantes al presente volumen. Para este primero —que acaso no sea el último—, se ha escogido una serie de artículos con cierta unidad temática, reflejada en el título circunstancial bajo el cual se los publica, y que, con toda justicia, incorpora a la bibliografía nacional la obra del doctor Fernández Saldaña entre la de los mejores cronistas de nuestro pasado.

"EL ALCAZAR LIRICO"

La prisa manifiesta por levantar lo más antes posible el teatrito alegre que se llamó Alcázar Lírico o Theatre Français, estuvo en perfecta relación con el aburrimiento de los montevideanos de la época...

Uno se explica muy bien que aquella gente, más joven o más vieja, roída por el tedio, esplinítica y sin más diversión que los naipes o la charla del club social, experimentase algo así como una visión paradisíaca —un tanto de paraíso musulmán, desde luego—, cuando se les habló de la posibilidad de poder concurrir a un teatro tipo Alcazar.

Un teatro ligero, resonante, luminoso, donde se bailara can-can —escándalo de la época inocente— y donde brillara un reflejo siquiera de lo que París, en las postrimerías de la orgía del tercer imperio desparramaba por el mundo al compás de la música de Offenbach.

El Alcázar Lírico que horrorizó a las virtuosas matronas, trajo disputas a más de un hogar y nubló por períodos más o menos largos el cielo azul de los enamorados de hace setenta años, fue el contragolpe natural del fastidio incurable y feroz, de los montevideanos de entonces.

Porque, y hay que decirlo ya, el mundo femenino también participó del plato bien sal-pimentado de las francesas del Alcázar, y en las dos o tres ocasiones que la abominada farándula pasó a trabajar en San Felipe, el viejo y mohoso coliseo de la calle 1º de Mayo se llenó de concurrencia feminil.

Hijas de Eva, es dado pensar que las arrastraba la simple curiosidad, heredada de la bella madre.

Comprobar —nada más— con las desaprensivas

extranjeras a la vista, si era tan fiero el león como lo pintaban...

Por cuanto queda expresado, cuando a fines de 1868, se planeó la sociedad por acciones del "Alcázar Lírico" la suscripción fue lo bastante promisora para que la empresa se constituyera definitivamente y redactaran sus estatutos en febrero del año 69.

Tratábase de levantar un capital de sesenta mil pesos, suceptible que remontase a setenta, dividendo en acciones de doscientos pesos, pagaderas en ocho mensualidades.

El término de la sociedad sería cincuenta años y su objeto era "crear y explotar un Alcázar Lírico".

El árabe de Al-Cázar (Palacio), no pasaba de allí. Los planos aceptados por la comisión y debidos al arquitecto francés Víctor Rabú, el más acreditado profesional de entonces, no tenían, según puede verse, ni siquiera reminiscencias de estilo morisco.

Ignoro si pudieran existir en otro proyecto no aceptado, de un arquitecto Dermit, que proponía construir el edificio a base de hierro y betún, traducción corriente entonces de la palabra francesa *beton*, por cemento.

El primer directorio de la sociedad constituyóse de la siguiente manera:

Presidente, Francisco Thomas. Tesorero, Edwin Brown. Secretario, Pascual Costa. Vocales: Carlos Saw y Eduardo Fernández.

El dueño de la idea o "promotor" había sido un francés, Mr. Armando de Tourneville.

En la organización societaria recibió el título de Gerente-Administrador, con un sueldo mensual de cien pesos, más un interés que se regulase según los beneficios.

Aprobados los estatutos por el Superior Gobierno y expuestos los planos de Rabú en una vidriera

de la calle 25 de Mayo, la cuestión capital era que el edificio estuviese terminado cuanto antes.

Aunque una actividad nada común impulsase las obras y se abrigaban esperanzas de que a fines del mes de agosto, a mucho tardar, el Alcázar se hallaría listo, la verdad fue que pasó tres meses de aquella fecha.

El terreno adquirido para levantar el teatro era un magnífico solar centralísimo, calle Treinta y Tres por medio con los fondos de la iglesia Matriz y la chocolatería de Martorel, entre Sarandí y Rincón.

Inmediato al Alcázar, el arquitecto Castell dirigía la obra de un edificio destinado a café y restaurante, anexos, con una *terrase* para comedores de verano.

Todo demostraba el optimismo y el crédito circundantes de la bizarra iniciativa del teatro alegre.

Entretanto la Agencia de París —que también figuraba en la Carta— y que estaba al cuidado de cierto Mr. C. Gaffré, debía encargarse de reclutar el elenco artístico.

No era del todo propicio el momento parisién. Según las cartas de Gaffré el buen elemento teatral de la índole era muy solicitado por los agentes de Kedive de Egipto.

Por su orden contrataban a peso de oro para las compañías del Cairo, con motivo de las fiestas a celebrarse solemnizando la inauguración del Canal de Suez.

Gaffré estaba vencido en la competencia: ¡buenos los accionistas criollos del Alcázar para habérselas con el Kedive Ismail, megalómano y manirroto, que al fin murió tronado y destronado!

A pesar de todo el agente pudo avisar a sus comitentes, en el mes de julio, que el 15 de agosto marcharían de París el jefe de orquesta y el director

de escena y que el 15 de setiembre él mismo pondríase en camino con toda la compañía y los accesorios que no se hubieran podido llevar.

A modo de anticipo sobre el natural, acompañando la carta de Gaffré, llegaron una porción de retratos de las artistas.

"Todas las fotografías que le incluyo —decía el agente— son exactas y por ellas juzgarán ustedes que he tratado de llevarles lo mejor en cuanto... (los puntos suspensivos son del original).

"Todas serán jóvenes y admiradas".

"En lo tocante a artistas —añadía— llevo algo muy bueno y de mucha aceptación".

Encabezaba el elenco de mujeres Mlle. E. Estaghel, primera cantante de la Opera Cómica, premio del Conservatorio y gran éxito en el último invierno en el Teatro Lírico de París.

Mlle. Deviozier, muy renombrada asimismo; Mlle. Pontois, soprano; Mlle. Perrichon, cantante joven; Mlle. Cattel, ingenua; Mlle. Manleon, característica y Mlle. Pierron, confidenta, completaban el personal femenino que ateniéndose al juicio del periódico parisién "Monitor de los Placeres" nada dejaría que desear, pues todas eran conocidas por su belleza y su talento.

Lo que se llama "una excelente prensa" bombeaba aquí al Alcázar Lírico y a sus artistas en términos ignorados hasta entonces en la pequeña ciudad, encogida, llena de resabios y de gasmoñería colonial.

Las artistas que iban a inaugurar el nuevo teatro, afirmaba una gacetilla, tendrían un poder físico "capaz de hacer salir de sus casillas al más beato de los hombres".

"Los elementos femeninos que se esperan —rezaba otra— van a maravillar a los más exigentes".

Semejante preparación de ambiente y una *re-*

clame tan desenfadada, alarmaban día por día a las montevideanas, casadas o solteras.

Los vecinos de la vereda Este de la calle Treinta y Tres, propendían a magnificar las proporciones del escándalo inminente, habiendo quien dice que hasta celebráronse misas "por la intención" de los contrarios al pecaminoso Alcázar.

Algo debió lograr esta coalición de polleras y sotanas, porque ciertas personas que se descontaban como accionistas, remolonearon o remolinearon, siendo menester ir a Buenos Aires a colocar una cantidad de acciones.

A pesar de todo, el 16 de noviembre de 1869 el "Alcázar Lírico" se inauguró con inquietante número de concurrentes, muy superior a su capacidad.

El local estaba calculado para recibir cómodamente setecientos espectadores y aquella noche entraron alrededor de mil, entre los cuales una porción de mujeres.

La impresión dominante respecto al nuevo teatro no pudo ser mejor.

Un verdadero "teatro chiche", amplia sala con dos galerías altas repartidas entre palcos y sillones y una fila de palcos bajos de reja.

Los sillones de platea reportaban una novedad: en el respaldo de cada uno había como una tablilla horizontal, montable a voluntad del espectador que se sentaba detrás, la cual servía de mesita personal para la consumición de bebidas.

Para empezar habíase elegido la pieza "A ce soir", prólogo y un acto; "M'sieur Candú", opereta cómica en un acto y "Tromb-al-ca-zar" bufonería ad-hoc sobre motivos musicales de Offenbach.

Todo fue sin tropiezo, salvo que, no habiendo prohibición de fumar, la sala llenóse de humo y al final la gente de atrás no distinguía el procenio.

Las artistas superaron la expectativa, no sólo

por su belleza y su desempeño, sino por su confianza y su despejo "ante un público con quien recién hacían conocimiento".

La temporada de treinta funciones quedaba abierta. Alguna variante hubo la segunda noche, por un principio de bullicio, mezclado de silbidos.

El desorden acrecentóse a la tercer representación, obligando a la autoridad a tomar medidas. Por corta providencia suspendióse el expendio de bebidas en la sala.

La policía identificó algunos "niños bien", que entonces eran llamados "jóvenes decentes", como los promotores del escándalo.

Una segunda temporada de abono, siguió a la inicial, siempre con buena concurrencia, en un ambiente de moderada alegría, pero siempre bajo el rubro "de muy pecaminoso".

A los cuatro meses de inaugurado el Alcázar la revolución del Coronel Aparicio vino a modificar a fondo el ambiente de la capital, con grave repercusión en el nuevo teatro.

Como la guerra civil se prolongara un año, no teniendo miras de concluir, en abril de 1871 cambióse la orientación del "Alcázar", llevándose al escenario una compañía gimnástica americana.

Simultáneamente se le rebautizó con la denominación de Teatro Francés.

No logró éxito el ensayo y en el mes de setiembre tornaron a la antigua senda, anunciándose el conjunto de Mlle. Tantin de los Buffos de París.

Sin embargo la suerte estaba echada y el "Alcázar Lírico" herido de muerte.

Fue cuestión de un poco más de tiempo y concluyó aquel primer ensayo —único en su magnitud— de teatro ligero y libre.

Más adelante el mismo edificio se transformó rudamente, en cuerpo y alma como quien dice.

Porque si la fachada y la planta han cambiado la fisonomía del antiguo teatro, sin dejar rastros, hay todavía no se qué de opacidad y desentono en el edificio transfigurado, algo así como una incompatibilidad de destino entre la casa alegre que fue y los tristes almacenes de ahora.

PRIMEROS ENSAYOS DE LA ANESTESIA DURANTE EL SITIO DE MONTEVIDEO

Los artículos transcriptos de revistas científicas, principalmente estadounidenses, relativos a progresos y métodos de curación, puestos en práctica en ese inmenso campo de batalla donde Inglaterra —extraordinaria y única— va frenando con templado vigor la barbarie nazifacista, esas transcripciones, repito, prestan máxima actualidad al tema de esta crónica.

No es la primera vez que lo abordo y cuando lo hice años atrás, en un difundido cotidiano bonaerense tuve especial cuidado de que resaltara al par de la faz científica en sí, el relieve con que se destacaban, desde otro punto de vista, el ambiente de Montevideo sitiado y el ambiente del campo sitiador del Cerrito, la época de los ensayos de anestesia en las operaciones quirúrgicas.

Fue un periodista de nuestra capital asediada por el Ejército Unido de Vanguardia de la Confederación Argentina, Florencio Varela el esclarecido director del "Comercio del Plata", quien a principios de 1847 dio al pequeño mundo científico montevideano, la palpitante novedad espigada en el canje extranjero.

En el mes de noviembre de 1846, el dentista Jackson y el cirujano Morton, de Boston, mediante el suministro de vapores de éter por vía respiratoria habían logrado producir en sus pacientes un estado de pasajera insensibilidad que les permitía soportar sin dolor, o con un dolor mínimo, las intervenciones quirúrgicas.

Los siguientes correos de Europa, registraron ya la primera experiencia tentada en Londres donde

el doctor Litson, había amputado la pierna a un enfermo sin que sintiera nada; la repetición del caso en Burdeos y luego la adopción del método en París en la clínica justamente famosa de Malgaigne.

Al poner la gran nueva en conocimiento del público, Florencio Varela invitaba a los cirujanos de nuestra capital a ensayar lo antes posible el maravilloso invento.

Pero antes de procederse a la experiencia era preciso que los profesores de farmacia obtuvieran en el laboratorio el nuevo medicamento o sea el "vapor etéreo", hallando a la vez el medio práctico para administrarlo.

Conseguidos, al parecer, los "vapores" intentóse, sin éxito, la experiencia "in anima vili", o sea en pequeños animales domésticos, que no pudieron adormecerse.

Algún médico o practicante quiso experimentarlos personalmente, teniendo resultado idéntico.

Pero los químicos, firmes en la procura, demoraron poco en hallar la verdadera y eficaz fórmula cuyos efectos comprobados fueron, desde luego, fuerte y desagradable tos, temblor característico en las extremidades inferiores, con inmediato debilitamiento de las mismas. Tal como decían las publicaciones extranjeras.

En el hospital de la Marina Española, los cirujanos de los barcos de estación Bermejo y Lastra que, asociados a otros colegas montevideanos, procuraron obtener la insensibilización vieron defraudados sus propósitos. El secreto del éxito estaba reservado a otro hombre de ciencia.

Fue el médico francés doctor Adolfo Brunel, efectivamente a quien cupo el honor de llevar a cabo en Montevideo —y en toda Sud América asimismo—, el primer ensayo operatorio con anestesia.

Graduado en la Facultad de Montpellier, Brunel

llevaba cinco años de ejercicio de su profesión en la capital uruguaya y era cirujano mayor de la Legión Francesa.

La operación que bien podemos llamar histórica, tuvo lugar el 2 de mayo de 1847, en la sala del Hospital de Caridad a cargo del Dr. Brunel, y donde tantos y tan buenos servicios llevaba prestados hasta la fecha "atendiendo sin distinción a todos los enfermos y todas las miserias humanas".

El sujeto destinado para la experiencia, fue un artillero del Parque, hombre de 42 años de edad, de nombre Pedro Rivas.

Herido casualmente mientras servía una pieza de cañón, con la cual se hacían salvas, las lesiones que presentaba en el brazo y la mano derechos eran de tal magnitud que —uniéndose al deficiente estado general— planteaban la amputación como cosa de vida o muerte.

Invitados especialmente, se agruparon alrededor de la mesa de operaciones los cirujanos siguientes:

Tomás Crawford, del Hospital Naval Inglés; Juan Tenau, del vapor de S. M. R. Harpy; Juan P. Leonard, de la escuadra francesa; Alfredo Harvey, inglés, accidentalmente en nuestra capital y el médico Patricio Ramos, de Montevideo, a cuyo cargo corrió la administración de la anestesia.

Valióse a tales fines, de un aparato confeccionado "ad hoc", lo más rudimentario, consistente en una vejiga de regular capacidad, a la cual se había adaptado una manga de unos sesenta y cinco centímetros de largo terminada por una boquilla o tubo que se aplicaba a la nariz del paciente.

Cargada la bolsa con una onza de éter, a los dos minutos de principiar la absorción, el herido presentó la marcada rigidez de las piernas, que teníase como indicio seguro de que el momento de intervenir había llegado.

El doctor Brunel inició entonces la amputación del brazo por el tercio inferior, poniendo nada más que cuatro minutos en el trabajo.

Sin que se hubiese dormido o desvanecido en ningún momento, el artillero Rivas no acusó —fuera de una ligera exclamación de dolor arrancada al comienzo— ninguna contracción muscular, ni queja o movimiento que denunciasen sufrimiento.

Concluída la intervención dijo a los médicos que no había sentido sino muy poco dolor.

El doctor Brunel, entusiasmado por el éxito, declaróse "dispuesto a repetir las aplicaciones del vapor de éter cuántas veces le fuera necesario cumplir el penoso deber de una operación".

Al siguiente día de esta primera y promisoria experiencia, el doctor Bartolomé Odicini, genovés, cirujano mayor del hospital de la Legión Italiana, repetía la anestesia con éter, operando a un enfermo afectado de un voluminoso abceso en la parte interior del muslo con tres largos y profundos trayectos fistulosos.

En esta ocasión los vapores se dieron mediante un frasco de Wolf de doble boca, con un tubo conductor flexible.

Tres minutos corridos, obsérvanse las consabidas contracciones de las extremidades inferiores y Odicini, "sin prevenir al paciente", inició su labor.

Terminada la operación, el enfermo que no había experimentado el más mínimo dolor, se resistía a creer que lo hubiesen operado...

Después de tales dos casos tan logrados, el doctor V. Martín de Moussy, médico de la Facultad de París, con larga y buena actuación entre nosotros, fracasó en la tentativa de anestesiar un sujeto de 23 años, aquejado de un gran tumor en la pierna.

Por dos veces, con intervalo de un día, y no obstante estar sometido a la absorción de vapores de

éter durante seis minutos, no se lograron los síntomas clínicos consabidos.

Soportó, inútilmente, una nueva prueba de 16 minutos de gases y luego otra de seis, pasado un cuarto de hora, al fin de los cuales sobrevino una fatiga intensa. Hubo necesidad de intervenir en frío.

Exponiendo su caso, el doctor de Moussy no dudaba de la eficacia del nuevo descubrimiento, sino, muy al contrario, exhortaba a sus colegas a insistir en las experiencias, atribuyendo el mal resultado a lo defectuoso de los aparatos con que se suministraban los vapores, aparatos que sólo permitían una aspiración difícil, incorrecta e imposible de controlar.

Brunel, perseverando en la obra, llegó a contar doce intervenciones de cirugía mayor, todas satisfactorias.

Sin embargo, no todos los colegas del ilustrado médico francés tenían idéntica suerte y las operaciones tentadas, sin éxito o con éxito muy relativo, se fueron sumando.

Sobrevino, entonces, un período de desesperanza: los vapores de éter perdieron el milagroso prestigio inicial y se iba volviendo, poco a poco, a las intervenciones cruentas que ya se tenían consideradas como pasadas de época...

Pero al finalizar el propio año 47, un nuevo rayo de esperanza iluminó el campo de la ciencia.

Un prestigioso ginecólogo de Edimburgo, el doctor James Young Simpson, había encontrado en el cloroformo, producto químico descubierto hacía 25 años por Soubeiran y Liebig, el poderoso agente anestésico sustitutivo de los vapores de éter.

Esta vez, como la primera, fue el "Comercio del Plata" el que adelantó la gran noticia.

Espoleados por el semi-insuceso reciente, médicos y químicos entraron a buscar la preparación del cloroformo.

Un francés, profesor de farmacia, establecido en la calle 25 de Mayo, Francisco Constantino Thibalier comenzó obteniendo por destilación de cloruro de cal y alcohol rectificado un producto que si bien, en ciencia estricta, no era el triclorato de la fórmula de Simpson, presentaba casi todos sus caracteres.

No se esperó más. El 11 de febrero de 1848, nuestro doctor Fermín Ferreira dispúsose a intervenir con la preparación de Thibalier a un joven moreno, José Silva, que sufría grandes padecimientos aquejado de "pumosiz".

En presencia de su colega el doctor Hipólito Almeida y del cirujano Bartolomé Bustamante, del bergantín de guerra español Volador, aplicó Ferreira sobre la boca y la nariz de su enfermo una esponja embebida en el líquido en experiencia y catorce minutos después pudo comprobarse que el estado de insensibilidad sobreviniente permitía comenzar, sin riesgo de contratiempo.

Recobrado el paciente, tan profundo había sido el sueño artificial que ni siquiera se daba cuenta de lo ocurrido.

Entre los resultados a que arribaba el Dr. Ferreira y los conseguidos por Simpson, no existía más diferencia que el tiempo empleado en obtener la insensibilidad.

El profesor de Edimburgo empleando cuatro gotas de cloroformo, lograba la anestesia total en algunos segundos.

El nuestro necesitó 4 onzas del líquido Thibalier y el transcurso de quince minutos.

El nudo de la cuestión estaba en conseguir el verdadero cloroformo, la coroformyla o perclorito de formila según la denominación y fórmula de Simpson.

Poco tiempo después, el farmacéutico y profesor francés Julio Antonio Lenoble, obtenía el anestésico ajustado al codex.

Casi en seguida, Domingo Parodi, farmacéutico asimismo y Mario Isola, estudiante de medicina, llegaban a término idéntico.

En posesión del legítimo cloruro de formila, el doctor Odicini operaba —17 de febrero de 1848— a dos soldados de la Legión Italiana y con la misma fecha ,el doctor Brunel realizaba, en el Hospital de Caridad, una herniotomía de urgencia, en un sujeto de 55 años, que fue anestesiado en cuatro minutos.

Todos los casos subsiguientes tuvieron resultados satisfactorios.

"Con la nueva preparación química, más ventajosa que el éter, —escribió Brunel— el enfermo, no tose, no tiene contracciones musculares y el efecto es más seguro y más pronto".

Se estaba en presencia de un acontecimiento científico de magnitud tan extraordinaria, que es difícil percibirlo en nuestros días.

Algo así como el hallazgo del remedio específico del cáncer o de la tuberculosis...

Un bálsamo de bendición sacaba a la cirugía de su círculo dantesco.

Lleno de justificado júbilo, el doctor Odicini, que había sido testigo de tantos sufrimientos, rebosante de gratitud, pero también lamentablemente iluso, exclamaba con palabras de voto y de profecía:

"El doctor Simpson, por su descubrimiento de la aplicación del cloroformo para apaciguar el dolor de las operaciones, merece una estatua que lo represente en todos los hospitales del mundo y cada año venidero un día de fiesta en su honor, reconocido por todos los países donde haya hombres civilizados".

Lejos estaría del pensamiento del noble médico

garibaldino, que antes de pasar cien años el mundo habría olvidado ya, no solamente el recuerdo del dolor quirúrgico, sino también el nombre de James Young Simpson de Edimburgo, que lo eliminó.

SESENTA AÑOS DE CARNAVAL A TRAVES DE CUATRO DECRETOS

Ocupada la capital por las fuerzas nacionales, así que se retiraron las ocupantes imperiales el 1º de mayo de 1829, el primer carnaval de la Patria Nueva fue el carnaval de 1830.

Debieron ser días de regocijo desbordante después de tantos años de guerra y de preocupaciones sin cuento, pero en los cuales el vaso del entusiasmo rebasó.

Examinados con prolijidad el ambiente de la capital recién nacida a esa vida y a ese rango y el clima moral en que se movían los forjadores de la nueva nación, se hallaría explicación natural para el rebase.

Posiblemente, también, juzgando a esta distancia, nosotros no percibimos —y eso no lleva a ser malos jueces— una proporción de detalles que enconaron el cuadro popular. De cualquier modo, aquel primer panorama carnavalesco debió impresionar muy mal al culto espíritu del doctor José Ellauri, ministro de Gobierno del presidente Rivera, según pareció decidido a cortar por lo sano, concluyendo con usos tradicionales intolerables, en la medida que la existencia de la joven república iba entrando en cauces de organización progresiva.

Aunque existiera una general convicción de que no se podría seguir así, la circular de 7 de febrero de 1831, dirigida a todos los jefes políticos, sorprendió por lo absoluto de su texto.

"Próximos los días del Carnaval, en los que por desgracia aún en nuestro país. se cometen toda clase de tropelías, desatenciones, y aún crímenes por algunos jóvenes y plebe inconsiderada, creyéndose

autorizados por una costumbre soez y propia solo de los tiempos de ignorancia en que tuvo su principio; para evitar en lo posible los excesos consiguientes a este juego proscripto ya en todos los pueblos civilizados, se previene a V. S. ordene su *prohibición* en los de ese Departamento como lo está en el de esta capital.

Y como un mal tan arraigado, principalmente en la fecha no es tan fácil se corte de pronto, a la prudencia de V. S. libra el gobierno la adopción de unas medidas que sin ser estrepitosas ni violentas, no dejen de tener la eficacia necesaria al fin indicado".

Caía aquel año el carnaval en los días 13, 14 y 15 de febrero, de modo que algún jefe político debió recibir la circular ministerial al filo de hacerla efectiva.

No creo, por ejemplo, que el jefe de Paysandú demorara menos de cinco o seis días en tener en sus manos un oficio de Montevideo, no tratándose, naturalmente, de alguna cosa urgente que justificase el despacho de un chasque.

A juzgar por lo que refleja la prensa capitalina contemporánea, la resolución ministerial innovando tan a fondo, pudo considerarse un amplio mérito, "un triunfo de la civilización", como dijo alguien.

"Primero que haya memoria el país —transcribo de "El Universal"— en que las personas decentes de uno y otro sexo han podido salir a la calle con seguridad de no ser mojadas ni acometidas con huevos a cualquier hora del día y de la noche".

El teatro, sobre todo, presentó un alto exponente de transformación, pues no hubo un incivil que molestase con una gota de agua ni de otro modo de los que estaban en práctica en los tiempos de barbarie que debían suponerse ahora a gran distancia de nosotros".

Pero contra lo que pensaba el optimista redac-

tor de 1831, ni los tiempos de regresión estaban tan lejos ni las raíces de malas prácticas viejísimas se iban a extirpar por sola virtud de una circular gubernativa.

Pocos años más tarde no sólo se jugaba con agua a jarros y a baldes, sino que tenían patente limpia desde el agua sucia —válgame la paradoja— hasta los más inverosímiles objetos arrojadizos.

Reglamentando el juego de carnaval en Montevideo sitiado, la ordenanza del departamento de policía de 1848, que firma el comandante Faustino López, dice en el artículo 6º:

"También se prohibe disparar armas de fuego, cohetes con que se pueda dañar, arrojar aguas inmundas, tirar huevos de avestruz... arrojar sobre los individuos bolsas, tarros o cosa alguna con que se les pueda hacer mal, bajo las penas establecidas en el artículo 3º".

La penalidad era una multa discrecional variable dentro de la suma de veinticinco pesos, la misma que se aplicaba a los que jugasen a deshora. Primitivamente para el principio y el fin de la diversión popular existían horas determinadas por disparos de artillería.

"El juego de carnaval (artículo 1º de la ordenanza comentada), sólo tendrá lugar en los tres días de costumbre, es decir, el domingo, lunes y martes próximos, desde las 10 de la mañana hasta ponerse el sol.

Art. 2º— Dos tiros de cañón en la batería "Presidente Suárez" fijarán las horas de empezar y concluir dicho juego.

La batería encargada de dar las señales por su especial situación en la zona de guerra era entonces la más propia para que el cañonazo se sintiera dentro del recinto y nadie pudiese alegar ignorancia.

Con el tiempo, las señales las dieron los cañones del Fuerte San José.

Las circunstancias excepcionales propias de una plaza militar asediada justificaban las medidas de precaución inclusas en el edicto de 1848, semejante por lo demás a otros anteriores.

"Durante la noche —reza el artículo 5º— queda prohibido todo disfraz con careta, pintura o cualquier cosa que oculte o desfigure el rostro, debiendo entenderse que, todo individuo que infrinja esta disposición, será conducido a la cárcel pública como sospechoso de criminal".

La policía, como se dice en los párrafos que preceden al edicto, si bien no quería privar al pueblo del desahogo del carnaval "tampoco podía permitir que, a su sombra se comprometiera la tranquilidad pública en la capital".

Tolerancia natural en cuanto decía con los habitantes de una ciudad demasiado probada por un sitio puesto en febrero de 1843 —cinco años casi día por día— pero alta y ejemplar y rara cuando era extendida hasta el campo oribista sitiador, tal vez... para no privar a otro pueblo del anual desahogo carnavalesco, pero siempre en honra del sentimiento directivo de los hombres de la Defensa.

Conviene saber que en la villa de Restauración —la Unión en tiempos de Oribe— en el Buceo y el resto del territorio circundante donde mandaba el jefe de Vanguardia del Ejército de la Confederación Argentina, las caretas de carnaval —debo el dato a mi colega el doctor Luis Bonavita— se introducían por el puerto de Montevideo y atravesaban las líneas militares sin que las autoridades de Montevideo lo ignorasen.

Hombres de mentalidad superior —evidentemente— no pusieron obstáculos a que en una ocasión saliese de la plaza un piano magnífico que el

general sitiador regalaba a su señora, la virtuosa doña Agustina Contuci de Oribe...

Quede en la discreción de los amigos lectores, juzgar el ritmo ascendente de los juegos de Carnaval, hasta el año 1870, en que entramos al momento de un decreto del Poder Ejecutivo obligado al fin a tomar cartas en el asunto.

Lleva fecha 7 de marzo y bajo la rúbrica de S. E. (el presidente general Lorenzo Batlle) firma su ministro secretario de estado en la cartera de gobierno José Cándido Bustamente.

Decreto posterior no solamente a los tres días rituales, clásicos, sino también al conocido por domingo de entierro de carnaval y que comienza diciendo: "en vista del parte que antecede...", aunque no lo transcribe.

Debió decir mejor: "en vista de los partes que anteceden".

Porque vaya si hubo partes policiales en esas carnestolendas del año 70 y no precisamente de los llamados "partes sin novedad". En algunos se aludiría sin duda a los dos tiros de pistola descerrajados a una joven "muy estimada" en las primeras cuadras de la calle Sarandí...

Y, "considerando que el juego de carnaval como se ha practicado hasta la presente época, no sólo es perjudicial por muchas y distintas causas, sino que también nos separa del grado de civilización a que hemos llegado: que aparte de los males y desgracias que acarrea consiguientemente, esa diversión brutal pone en peligro la salud pública por que la autoridad tiene el deber imprescindible de velar y atendiendo por último a la opinión del pueblo manifestada reclamando la reforma, sin que ello importe una privación desde que al contrario por este modo se facilita a todos la ocasión de distraerse libremente y

dentro de los límites de la moderación y la decencia, la Superioridad ha acordado:

Artículo 7º— Autorizar a los Jefes Políticos para prohibir el juego de Carnaval del modo como se ha practicado hasta la presente época.

Por el artículo siguiente se encargaba al Jefe Político de la Capital reglamentar las fiestas futuras por medio de edictos que se publicarían con cuatro meses de anticipación para evitar dudas o ignorancia y por un tercero los Jefes Políticos de los departamentos, tomando por base el edicto redactado por el de la Capital, lo harían efectivo introduciendo las modificaciones o ampliaciones que juzgasen adaptables a sus localidades, previo acuerdo ministerial.

El ministro procedía impulsado por la opinión general contra los excesos del juego con agua, que para el público grueso —y a veces no tan grueso— constituía lo que hoy se llama el número.

Todo el resto del programa era simple: una cantidad de comparsas, de marinos, de negros, de moros y variantes fantasías, marchando por las calles y yendo a cantar a las casas particulares donde se les ofrecía cerveza y panales en agua fresca del aljibe, un desfile general el domingo del entierro, que saliendo de la Plaza Constitución, atravesaba el Mercado Viejo para dar una corta recorrida por 18 y volver por Uruguay, recomendándose al público "dejar despejados el frente y flanco de las comparsas" y concurrir al desfile con un farolito chinesco.

Por la noche la diversión se circunscribía a los bailes que tenía lugar en los dos únicos teatros: Solís y San Felipe, y en salones de sociedades o locales ad-hoc.

Probablemente la revolución que a pocos días del decreto de Bustamante trajo al país el coronel blanco Timoteo Aparicio, y se prolongó hasta abril

de 1872, influyó más que otra cosa en el apaciguamiento carnavalesco de los años siguientes.

Resucitaron las fiestas de Momo pero a la alta escuela y con un tono de altura no alcanzado jamás, en la presidencia del doctor José Ellauri, pero retornaron a su primitiva barbarie así que cayó el régimen constitucional, depuesto tan ejemplar magistrado.

El dictador Latorre, militarote compadrón y atrevido, daba mal el ejemplo, junto con alguno de sus ministros, bombardeando con huevos a los que pasaban delante de su casa en la calle Convención.

Decadente en tiempo de Santos, el período de auge de la época de Reus, restauró el Carnaval en la vida uruguaya con esplendores adecuados al vuelo de aquella fugaz edad de oro, coincidente con el gobierno del General Tajes.

Los tristes años de la bancarrota, que llegaron tan cerca trajeron, con la bancarrota carnavalesca consiguiente, un lapidario decreto del gobierno de Herrera, redactado por sugestiones de Francisco Bauzá, ministro de gobierno.

Clerical observante y a macha martillo como todos sabemos, Bauzá debía este decreto a las cofradías católicas tan susceptibles al rubor en época de carnestolendas.

Sin embargo, aunque nadie ignoraba su verdadero móvil, el ministro pretendió disfrazar su espíritu sectario bajo un pretexto baladí:

Montevideo, marzo 7 de 1892.

Habiendo demostrado la experiencia que el juego de Carnaval a más de originar frecuentes desgracias entre el pueblo dificulta el desenvolvimiento del trabajo por la abstención que impone a las clases ocupadas de la sociedad durante los días hábiles que absorbe, el Presidente de la República decreta:

Artículo 1º— Suprímese el juego de Carnaval en todo el territorio del Estado.

Art. 2º— Comuníquese, publíquese, etc.

HERRERA y OBES — Francisco Bauzá.

La suspensión del juego fundamentada en cuanto podía repercutir sobre el ritmo del trabajo del país, importaba suprimir no ya el juego sino los dos feriados extraordinarios del lunes y el martes de la semana de Carnaval, lo cual me parece estaba fuera de las facultades del Poder Ejecutivo, que si bien podía prohibir el juego con agua, por ejemplo, no podía obligar a nadie a trabajar en días festivos ni declarar o suprimir feriados que es atribución legislativa.

Por otro lado, el celo de evitar dificultades al trabajo por exceso de días de fiesta pudo demostrarlo simultáneamente el ministro Bauzá suprimiendo no solo los dos días de Carnaval sino los dos y medio de la semana santa.

Pero en este caso se trataba de harina de distinto costal...

Julio Herrera y Obes, mezcla de espiritualista y de escéptico, no quiso —supongo— chocar con su secretario de estado, negándole aquel inocente cuanto platónico gusto, seguro que el Carnaval, símbolo de la resurrección de la carne, resucitaría, como resucitó, así que se restaurara la prosperidad material del país, con decreto y sin decreto.

Por lo demás, el gran presidente, sabía muy bien que aquello de "carne sin fragilidad y sentidos sin rebelión" mismo aplicados a la madre de Jesucristo, no pasaba de literatura hermosa de Bossuet.

EL MERCADO CENTRAL

De largos años atrás la construcción de un gran mercado moderno era un postulado urbano en Montevideo. Ni el "Mercado Chico", rebautizado oficialmente "Mercado del Oeste", sito en las calles Sarandí y Pérez Castellanos, donde hoy todavía una callejuela en ángulo recto conserva aquel nombre; ni el "Mercado de la Abundancia", cuya nueva denominación era "Mercado del Este"; ni el "Mercado Viejo", o "Principal", ubicado en el edificio de la antigua Ciudadela, bastaban a las exigencias de la capital ni eran compatible con los progresos crecientes de la urbe.

Cuando la Junta Económico Administrativa recibió el Mercado Chico, en 1860, este se hallaba "bastante destruído".

Al adquirirse por el gobierno en la suma de $ 26.000 el de la Abundancia, propiedad de una empresa privada, las autoridades edilicias se limitaron a su conservación y a "tenerlo en el estado de aseo y decencia" requerido.

Del Mercado Viejo me bastará decir quedando dispensado automáticamente de comentarios, lo que afirmaba un escritor de aquellos tiempos, según el cual por la noche, en el silencio de la ciudad dormida el tropel de las ratas a la carrera por el Mercado semejaba el ruido de la corriente tumultuosa de un arroyo...

De los tres establecimientos públicos que me ocupan, subsiste tan solo, aunque casi totalmente transformado, en la esquina de las calles San José y Yaguarón el Mercado de la Abundancia.

Para los que no lo alcanzaron a conocer antes de las reformas quedan, cuando menos, una acuarela del ingeniero francés Aimé Aulbourg en el Museo Municipal y una fotografía directa que presenta el antiguo edificio con sus corredores techados de baldosa colorada, enfocado de la parte que mira al Sud, cuando el solar que se extiende hasta la calle Soriano era un baldío.

Del Mercado Chico, nombrado también Mercado de Sostoa, desaparecido lo mismo que el Mercado Viejo, no conozco más documento gráfico que la hermosa litografía impresa en París según el croquis del dibujante de "La Bronte", nave francesa de guerra que estuvo en nuestras aguas durante la presidencia de Oribe.

Por lo que dice al Mercado Viejo no creo haber visto ninguna fotografía del mercado en sí, quiero decir del patio o de los puestos circundantes (v. gr.) siendo lo gráfico que se conserva una variada serie de vistas de la Ciudadela —donde asentaba— pero a título de antigua construcción militar del tiempo de la colonia y nada más.

Pese a lo del postulado edilicio indiscutible, que repito para tomar de nuevo el hilo principal, nunca se iba más allá del excelente deseo hasta que un buen día el milagro del gran mercado tuvo comienzo, cuando, en 1867, siendo Gobernador Provisorio el general Venancio Flores, se autorizó por él a la Comisión Extraordinaria Administrativa, que actuaba en lugar de la Junta, para contratar la ejecución de la indispensable obra.

A raíz de esa autorización presentóse el señor Pedro Márquez con una propuesta acompañada de planos y memorias explicativas, pues a lo que parece era valor entendido que una cosa trajera implícita la otra.

El Estado tenía adquirida desde marzo de 1866 la manzana número 11 de la Ciudad Vieja, que medía 9739 varas cuadradas y se pagó precio de 11 pe-

sos y medio la vara, haciendo un total de pesos 111.998.30.

Era un terreno desparejo, a espaldas del teatro Solís, rico en vetas de piedra a poca distancia de la costa brava del Sur.

Con fecha 1º de abril de 1867, las autoridades municipales capitularon con Márquez ante escribano público el contrato respectivo.

El concesionario se comprometía a dar terminada la obra en el transcurso de dos años por la suma de 275.000 pesos.

Una serie de cláusulas de financiación, bastante complejas, no fue aceptada por el "Superior Gobierno", el cual resolvió, en última instancia, que el pago se haría por mensualidades de 9.000 pesos y un vale al portador de 3.000 pesos a dos años de plazo con el medio por ciento de interés mensual.

Para garantizar al contratista se le hipotecó el Mercado Viejo, además del terreno donde debía levantarse el nuevo.

Comenzaron los trabajos por la apertura de las canteras de piedra existentes en el terreno, prosiguiendo luego las obras de un modo lento que obligó a Márquez a solicitar una prórroga de seis meses para darlas por concluídas.

"Hermoso y majestuoso a la vez va quedando el edificio del gran mercado construído detrás del Teatro Solís", decía un gacetillero de 1869, a principios de marzo.

En estos momentos, continuaba, se procede a la colocación de los techos de los galpones y a la pintura y blanqueo del edificio.

El día 22 del propio mes, a las 5 de la tarde, el presidente de la República general Lorenzo Batlle, acompañado de una corta comitiva, hizo una visita a las obras, manifestándose complacido de la amplitud y condiciones del edificio.

Poco después, el 1º de abril de 1869, el Mercado Central fue inaugurado y abierto inmediatamente al servicio público.

A despecho de las ponderaciones de la época el nuevo edificio no respondía a las ventajas que se tuvieron en cuenta al construirlo, porque según afirmaciones oficiales posteriores, las obras no sólo se realizaron mal sino que "no tenían rastro alguno de lo que se diseñaba en la Memoria", unida a la propuesta.

El día en que las ventajas de la nueva casa hubieron de probarse prácticamente se arribó presto a la constatación de sus graves defectos.

Aquella fábrica edificada sobre la costa, y cuya altura sobrepasaba tanto la chata y escasa edificación interpuesta de la calle Yerbal hasta el mar, era totalmente barrida por las pamperadas y las rachas heladas del Sur. Y estábase en el tejido de los comentarios del caso y en buscar el medio más eficaz para conjurar el inconveniente, que algunos no creían de mayor magnitud, cuando el 14 de marzo una desatada tormenta de viento y lluvia vino a poner a prueba el Mercado.

Sucedió entonces que no sólo el patio principal fue azotado por la pamperada sino que con el diluvio descargado de las nubes el edificio se anegó completamente, fallando en capacidad caños, canaletas y albañales.

Indignados los puesteros y elementos afines a la casa, cuando el constructor Tomás Havers se presentó por allí a constatar personalmente lo acontecido, hiciéronle objeto de una ruidosa manifestación hostil.

Una turba que con el aditamento de curiosos y comedidos se hizo llegar a doscientas personas, bombardeó a Havers con fruta y verdura inservible y cuanta contumelia halló a mano, poniéndolo como

dios puso a los duendes y obligando a la policía a intervenir para sacarlo del paso sin mayor detrimento.

Nuevamente la población levantisca y heterogénea del Mercado Central, donde primaba el elemento extranjero, asumiría una actitud semejante, cuando un nuevo propietario de la casa (más o menos real, pues acaso sólo fuera un pretendido cesionario de los Márquez) Marcelino Díaz y García, se propuso elevar desconsideradamente los arriendos de los puestos.

Esta vez no la policía sino el presidente Santos tomó ingerencia en el asunto, requerido por los protestantes que acudieron a él en busca de justicia.

El general presidente supo hallar la fórmula satisfactoria y se apresuró a imponerla con su autoridad incontrastable, ganando de ese modo a la gente del mercado que se congregó numerosa delante de la casa de Santos aclamándolo y vivándolo.

Subsanado el problema de los desagües, continuó el inconveniente del desamparo contra los rigores y el frío de la costa hasta que, adquirido el edificio por la Municipalidad se defendió el lado vulnerable con vidrios y persianas del mejor modo posible.

Pertenece a la Junta E. Administrativa, presidida por Carlos María de Pena, durante el gobierno de Tajes, el mérito del rescate de manos particulares del principal mercado montevideano. Tal operación había sido intentada sin éxito repetidas veces y presentaba variadas fases a cada cual más engorrosa.

En abril de 1889, el Mercado Central fue adquirido mediante la suma de 400.000 pesos que se tomaron de los dineros del empréstito de 6 millones negociado con la casa Baring Brothers de Londres el año anterior. La cuestión del Mercado había llegado a convertirse en una cuestión escandalosa.

Según el doctor Pena los propietarios había percibido de proventos ¡1 millón y medio de pesos en veinte años!

La edad de oro del Mercado Central pertenece al pasado.

Hoy —por mil razones varias— no es ni la sombra de lo que fue en otras épocas.

Apenas se conserva la masa del edificio a través de cambios y demoliciones.

De la fachada de Reconquista se han quitado los postes y las cadenas, se han modificado los revestimientos del revoque cambiándole de aspecto al conjunto y se picó el escudo nacional de mampostería.

Restan, en cambio, las tres puertas que ya en 1869, —principalmente las dos de los costados— se consideraban inapropiadas a fuerza de estrechas.

El frente que corre, angulado siguiendo las calles Liniers y Ciudadela, es el que se conserva con menos variantes.

La puerta que mira a la calle Soriano con su pesada arquitectura, continúa siendo el único detalle monumental del viejo edificio. Vista a contraluz aquella masa oradada por el medio punto, ofrece un aspecto que recuerda algo de las cosas romanas y no escapó al ojo de los artistas.

Hace años se imprimió en colores una tarjeta postal donde se reproduce un óleo muy acertado, cuyo motivo es la referida puerta.

En la fachada posterior los altos de la esquina sudoeste fueron demolidos porque amenazaban ruina.

En la parte que mira a Bartolomé Mitre se suprimieron las escaleras de acceso y en la esquina de esta calle y la de Reconquista, se franqueó una nueva entrada que si bien dio mayor comodidad al servicio debía haber sido hecha de modo que guardase más armonía con la arquitectura de la casa.

Pero, vuelvo a decirlo, la "edad de oro" del Mercado Central pasó a la historia.

Hace mucho tiempo que la plazoleta baja que da a la calle Yerbal no es el asiento de los vendedores de verdura que exponían sus productos al amparo de toldos voladizos y sombrillas, luego que se retiban los carros de los quinteros.

Ya no se encuentra una sola venta de "friyé": una especie de buñuelo liviano hecho a la vista y espolvoreado de azúcar, que se comía de parado, y cuyo nombre en genovés quería decir precisamente buñuelo.

Tampoco se despacha en ninguna parte el "caliente" endulzado o si se quiere compuesto, con horchata que tanta salida tenía en los boliches de abajo.

Cuanto tiempo hace que desapareció del edificio la Comisaría del Mercado, que estaba ubicada en el frente de la calle Reconquista, a la derecha de la entrada principal.

Bien se necesitaba entonces por allí una "oficina" de policía para reglar aquel pequeño mundo abigarrado que hacía contacto por el lado sur con aquel otro mundo no menos abigarrado y menos recomendable, que se desparramaba por el bajo y revoloteaba día y noche —más de noche, desde luego— por innumerables despachos, cafetines y parillas donde, apenas en la esquina de Ciudadela y Yerbal elevaba su nivel "social" el comedor tan conocido de "La Miniatura"...

Con respecto al majestuoso y triste Palacio de la Moneda, asiento en Santiago de Chile del Poder Ejecutivo de la República, existió por larguísimos años la creencia de que aquella construcción Renacimiento, tan severa y tan sobria, se había levantado en Santiago por una casualidad, pues siendo su verdadero destino México, en la real cédula que ordenaba la construcción habíase puesto equivocadamente Chile.

No valía de nada el saber que los planos los confeccionara en el propio Santiago el arquitecto Toeca, enviado desde España, ni que los había aprobado el Virrey del Perú después de largo expedienteo y prolijas dilaciones.

Tampoco valía la objeción de que un error de naturaleza semejante era inverosímil tratándose de una disposición real pasada por todas las instancias administrativas que tenían que correr los asuntos de América.

La creencia estaba generalizada, sin embargo, y no hay autoridad que más valga y más pueda que la que nace de un error común.

Pues bien, algo muy semejante a lo que pasaba con la Moneda en Chile, ocurrió en Montevideo y por larguísimo tiempo también, con el Mercado del Puerto.

Fue versión general, años y años, que el edificio del Mercado era en su primitivo y original destino una estación de ferrocarril que debía levantarse en una ciudad del Pacífico.

El buque que conducía la estructura de hierro había naufragado en las costas del Levante —Maldonado o Rocha— y en esas circunstancias, un grupo

de capitalistas montevideanos decidieron adquirir por corto dinero el material abandonado y utilizarlo en la construcción de un mercado.

Ardua tarea averiguar como pudo alzarse esta peregrina historia. Lo de estación de ferrocarril se podría creer que radicó en las dimensiones y forma del edificio, pues nuestra gente vieja nunca había visto una central de ferrocarril tipo europeo a no ser pintada.

En cuanto a mercado ellos tampoco imaginaban otro muy distinto del Mercado establecido en la antigua y ruinosa Ciudadela, con la misma razón con que se le pudiera haber instalado en un antiguo convento o en la Policía Vieja.

No llegaban a concebir de ese modo cómo podrían emplearse en un mercado ni cúpulas, ni columnas esbeltas, ni arcos calados, ni transparentes claraboyas de vidrio.

El Mercado del Puerto, que fue por tantísimo tiempo y según el testimonio de todos los jefes de estaciones navales, el más amplio y bello mercado de Sud América, tiene su origen en la iniciativa del acaudalado comerciante español Don Pedro Saenz de Zumarán, que concibió y organizó la sociedad constructora.

Alrededor de aquel nombre prestigioso la compañía constituyóse en Montevideo con fecha 19 de Julio de 1865, con un capital de trescientos nueve mil pesos distribuído en seiscientas diez y ocho acciones de quinientos pesos cada una.

Los planos se encargaron a Inglaterra por intermedio del ingeniero R. V. Mesures, a quien incumbió la vigilancia de las fundiciones metálicas hechas en los talleres de la "Unión-Foundry" de K. y T. Parkin, de Liverpool.

Para ubicación adquirióse junto a la costa norte de la bahía, en el paraje conocido por Baño de los

Padres, una área superficial de cuatro mil setecientas treinta y seis varas, equivalentes a tres mil cuatrocientos noventa y cuatro metros.

Calle por medio con el gran edificio de la Aduana Nueva, existiendo la facilidad de construir hasta un muelle propio si se necesitaba, era una posición excepcional para la provisión de los buques surtos en el puerto.

Terminada en Liverpool la fabricación metálica, allí mismo embarcó con ella el ingeniero Mesures con una escuadra de primeros oficiales herreros que debía dirigir el armaje.

Las obras de albañilería corrieron a cargo del constructor Eugenio Penot. Levantado el edificio resultó tener un frente principal a la calle Pérez Castellanos de ochenta metros de largo, en el cual se abrían tres portones, uno central y dos laterales más pequeños. Los frentes norte (hacia la calle 25 de Agosto) y sur (que mira a la calle Piedras) eran iguales cada uno con un portón y cincuenta varas exactas de largo.

Ni el exterior ni el interior del edificio actual semejan siquiera lo que fue en sus orígenes.

El exterior revocado de nuevo imitación piedra, no conserva ninguno de los detalles arquitectónicos que sumaban esbeltez y gracia en los planos primitivos.

El interior hállase desfigurado por cantidad de añadidos y construcciones adventicias hechas con puro criterio comercial especulativo.

La elegancia de la armazón de hierro puede apreciarse todavía en sus líneas principales, no obstante las sustituciones y reformas que la desnaturalizan y la afean.

La hermosa herrería de los portones que primitivamente se articulaban en hojas no ha resistido sino

con gran desmedro la acción destructora del tiempo y el abandono coadyuvante de los hombres.

Bajo la cúpula central había una fuente de hierro de forma circular, alimentada por un surtidor que alzaba su chorro en medio del *"bassin"*.

A poco más de tres años de organizada la sociedad financiadora, el 10 de octubre de 1868, el Mercado del Puerto fue inaugurado.

No existía en esa fecha el Gobernador Venancio Flores, cuya devoción progresista había prestigiado la nueva iniciativa.

Regía los destinos del país el presidente general Lorenzo Batlle, antiguo y honrado industrial en la hora de la paz, en cuyo Molino Uruguayo tuvo invertido capitales Saenz de Zumarán.

Tocó, pues, al amigo y en su ocasión socio, presidir la ceremonia inaugural, con asistencia de sus ministros Antonio Rodríguez Caballero, Manuel Herrera y Obes y Daniel Zorrilla, del Presidente de la Junta E. Administrativa Juan Ramón Gómez, senadores, diputados, etc.

Alrededor de la fuente estaban dispuestas las mesas de un espléndido lunch que se consumió después de los reglamentares discursos que inició el general Batlle y contestó Saenz de Zumarán en nombre del Directorio.

Don Pedro Saenz de Zumarán encarnaba en la hora y por saneados títulos la representación más genuina de lo que entonces se llamaba el alto comercio extranjero.

Español nacido en Logroño en 1808, había venido al Río de la Plata a los 31 años para establecer en Buenos Aires una filial de la importante casa comercial de Málaga que giraba bajo el nombre de Manuel A. Heredia.

Traía consigo a título de capital inicial cincuenta mil duros oro en talegas...

En 1846, las dificultades puestas al comercio bonaerense por el bloqueo anglo-francés, decidieron a don Pedro a establecer en Montevideo la importante casa mayorista que subsistió hasta fines de 1875.

Al siguiente día de la inauguración oficial el nuevo mercado se abrió al público y desde entonces sus puertas permanecen francas.

Fuera de las refacciones del frente el único cambio fundamental en 67 años ha consistido en la sustitución de la fuente por un gran puesto central de cuatro frentes que se abrió el 25 de agosto de 1897.

La concurrencia habitual del Mercado, cosmopolita, abigarrada y multilingüe había desnaturalizado la fuente y el surtidor, utilizándolos para lavarse las manos, refrescar verduras y botar desperdicios.

Las miras de confort y de estética de los ingenieros ingleses acusaban un lamentable desconocimiento del modo de ser criollo metropolitano.

Ellos había proyectado la fuente con mira de procurar, merced a aquel motivo sencillo, un ambiente más agradable y más fresco en una tierra lejana que imaginarían de tórrido temple colonial, llena de bambúes y de palmeras, el cielo índigo rayado con vuelos de papagayos.

LAS DILIGENCIAS

El dicho de Napoleón Bonaparte según el cual del incremento de las diligencias cabía inferir el progreso del país, pudo, palabras más o menos, ser puesto en boca de nuestro presidente Gabriel Antonio Pereira. Fue en su gobierno así como la edad de oro de aquel difundido medio de locomoción, al que pronto el ferrocarril presentaría batalla, relegándolo cada vez más a los extremos lejanos del territorio, para que los ómnibus a motor concluyeran después con las últimas destartaladas diligencias, a la hora en que, a su turno, iniciaban la lucha victoriosa con el ferrocarril, ya anticuado.

No eran estas diligencias, alcanzadas todavía por el que escribe, las diligencias de antaño, como las de antaño nunca fueron tampoco las clásicas diligencias europeas de tres compartimentos que les prestaban un aire realmente monumental.

En la última etapa sólo en las dimensiones y en la conformación del techo que sostenía la "vaca", diferían las diligencias de un "breack" grande, con sus asientos largos vis a vis y su única puerta trasera.

Así era la que me condujo de Mercedes a Dolores, en 1908, por el mismo camino que en 1868 recorrían las viejas diligencias de Tomás Lozano, saliendo de Mercedes los días pares y regresando de Dolores en los impares...

El ciclo bélico de la Guerra Grande que detuvo de modo incalculable la marcha progresiva de la nación hizo acopio de tal suma de energías que alboreando apenas los buenos tiempos ya buscaron éstas la manera de expandirse y tomar forma.

Nada era más urgente que la necesidad de ligar a Montevideo con el resto del país. El aislamiento de las poblaciones que no podían servirse de la vía fluvial era algo increíble.

La villa de Minas, que la carretera y el ómnibus han acercado a dos horas de la capital, estaba en las décadas 1850-60 a ocho días de viaje con poco que cuadrara un invierno algo llovedor.

Por ahí se juzga bien lo que sería la travesía prolongada hasta Melo o hasta Tacuarembó, donde no había más remedio que llegar por tierra, costara lo que costara.

De Tacuarembó se solía preferir el camino por vía Salto o por vía Paysandú, para luego tomar los vapores fluviales.

En el Salto, una vez que los servicios de vapores por el Uruguay se suspendieron cuando los buques de la Compañía Salteña se enajenaron a Urquiza en guerra con Buenos Aires, la gente creyó que el fin del mundo estaba próximo.

El solo pensamiento de emprender viaje por tierra a Montevideo horrorizaba y hubieron de preferirse las perezosas goletas para largarse aguas abajo e intentar la vuelta aprovechando un viento sur...

Los carruajes —nombre que se aplicaba a los coches-diligencias— principiaron radiando de la capital en todas direcciones y servidos por varias empresas, sociedades y compañías.

A mediados del gobierno de Pereira (1856-60) hacían la carrera del Este, es decir Pando, Maldonado, San Carlos y Rocha, las Diligencias del Comercio, los coches de "La Carolina" y los de "La Estrella de América", de Teodoro Fernández.

Cada empresa hacía tres viajes al mes.

Para Minas iban las diligencias de la "Sociedad Emulación", consorcio constituido en la villa del mismo nombre en 1853 por iniciativa progresista de don Dionisio Ramos: eran los carruajes conocidos por las diligencias de Montero, del nombre popular del ex-



perto mayoral que las dirigía por aquellos infernales caminos de sierra.

Los viajes eran bisemanales, partiendo de la capital los martes y viernes a las cuatro y medio de la mañana, hora ordinaria cuando se trataba de trayectos largos.

En 1873, se inauguró recién el servicio de coches de Minas a Treinta y Tres.

Las diligencias de "La Republicana", de José Paseyro y de "La Veloz" de Gregorio Martínez, cubrían dos veces por mes la distancia Montevideo-Melo y viceversa.

La línea que llamaríamos del centro, era servida por las diligencias de Mato, y remontaban rumbo al Norte con escala en Santa Lucía, Florida y postas intermedias hasta llegar a Durazno, donde combinaba con los carruajes de Tacuarembó.

Hacia el Oeste tomaban las diligencias de Mercedes, que constituían la rama principal, haciendo escalas en Colorado, Santa Lucía, San José, Guaicurú, El Perdido y Corralito.

En Mercedes había un coche que salía los martes y los viernes para Fray Bentos ajustando con el itinerario de la subida y bajada de los vapores de la línea del Salto.

La empresa de Menéndez y Leyva, hacía semejante recorrido y mantenía idéntica combinación.

En Santa Lucía paraban las diligencias en la casa de comercio de Pedro Llosa, frente al antiguo Colegio de los Jesuitas, en el mismo edificio que todavía se conserva tal cual; en San José, en lo de José Vázquez, en la plaza principal.

Los carruajes de la empresa "San Isidro", hacían el servicio de la capital a Canelones, pasando por Las Piedras y todos los domingos salía de la agencia calle Uruguay Nº 25 la diligencia del Rosario Oriental.

Un servicio especial merece ser citado aparte: hablo de la llamada "La Rosa del Miguelete", diligencia que saliendo de la esquina de 18 de Julio y Andes, a las 10 de la mañana, paraba a las 5 de la tarde en la tienda de Liborio Mata, en el Miguelete, de donde tornaba a las 8 de la mañana y a las tres de la tarde.

El precio del pasaje hasta el Paso del Molino era 16 centésimos.

Los ómnibus de la Unión complementaban los servicios colectivos de tránsito de pasajeros de la capital.

Poco a poco, y ya lo dije antes refiriéndome a Minas, las poblaciones más importantes poseyeron servicios de diligencias para su particular comunicación sea interdepartamental sea internacional con el Brasil, casi siempre financiados con recursos locales.

La progresista Salto, mantuvo dos líneas a Uruguayana y Alto Uruguay, con escala en Santa Rosa y postas intermedias con las acreditadas y veloces diligencias de Isidro Nin y Pedro Pacheira y más tarde, a cargo de una sociedad financiada por el comercio salteño, se estableció una carrera a San Eugenio y San Juan Bautista del Cuareim (Brasil) y otra que cubría el trayecto a Tacuarembó, vía casi obligada de comercio y tránsito.

Otro tanto sucedía con la importante plaza de Melo, cuyos vínculos mercantiles con el imperio fronterizo eran cuantiosísimos.

Melo era un punto de civilización y de concentración de una fuerza atractiva que se dejaba sentir a centenares de kilómetros y de ello provino, la necesidad de organizar diligencias propias que llevaban sus coches ultra línea, con distintas terminales estratégicas, además de las diligencias que recorrían el trayecto a Villa Artigas o a Treinta y Tres, loca-

lidad que más tarde tuvo su línea de coches que la ligó a Minas.

En Paysandú, existían las diligencias de las "Mensajerías Comerciales", que llegaban hasta Durazno, cubriendo el trayecto tres veces cada mes.

Otra empresa iba semanalmente hasta las Averías, pasando por Rabón, Sauce, Arroyo Negro, González, Los Guayabos, Palmar Grande, Puntas de Arroyo Grande y Averías.

De Fray Bentos, que entonces era un pueblo del antiguo departamento de Paysandú, no segregado Río Negro, la empresa "Independencia" corría una diligencia diaria a Mercedes regresando el mismo día.

Algunas de estas empresas de diligencias, de que me vengo ocupando, encerraban una importancia que probablemente escapa a mis benevolentes lectores.

La que se denominaba "Mensajerías Orientales" (por ejemplo) constituída en Sociedad Anónima el 1º de Agosto de 1860 y una de las más bien servidas y serias entre las existentes en el país, poseía un capital de 64.000 pesos divididos en 800 acciones de 80 pesos cada una.

Estos fondos eran para emplearlos principalmente en adquisición de carruajes, caballadas y terrenos para pastoreo e invernadas con capacidad para 300 caballos.

Los encargados de las diferentes carreras dependían de un gerente general el que —según los estatutos— debía cuidar que sus diversos subalternos fuesen "hombres de bien reconocidos".

Con las diligencias se fue un pintoresco aspecto de nuestra vida vieja, tan pintoresco como lo vemos a través de las novelas, de los relatos de viaje por las rutas de la Europa Occidental de la época romántica, o de la rara carta que se conserve de algún criollo que anduvo por aquellos lejanos mundos a mitad del siglo pasado.

En mi libro "Juan Manuel Blanes, su vida y sus cuadros" en el capítulo VI va inserta una movida relación hecha por el pintor a su hermano Mauricio de un viaje en diligencia de Francia a Italia a través de los Alpes, en 1861.

Sansón Carrasco, en su "Colección de artículos" publicada en 1886, nos dejó un pintoresco y hermoso relato del viaje a Minas en las diligencias de Francisco Henry, el conocido "François" que compartió con Juan Montero, por larguísimos años el título de mejor mayoral de la carrera minuana.

LAS AGUAS CORRIENTES

Montevideo ha sido siempre una ciudad sedienta. Y quién sabe por cuantos años lo será todavía. Sed en los jardines públicos, en el gramillar de los parques, en los árboles del ornato, en las calles, que no han conocido nunca la generosidad sin tasa de la manguera a pleno, ni la saciedad de las raíces ni la limpieza a chorro diluvial.

Habitantes sedientos de baño, racionado a jarra por la tarifa de un hidrómetro implacable que capitaliza las gotas...

Vieja sed colonial agudizada a medida que la ciudad fue creciendo y los servicios públicos y las exigencias de la civilización fueron haciéndose mayores. Las grandes sequías periódicas —repetidas según algunos en períodos de quince años más o menos— reiteraban con su categórico rigor la urgencia de buscar como se sustituía, de una vez, el primitivo y peligroso sistema de los aljibes, probado ya lo inútil de los manantiales, las fuentes y los pozos públicos, así se llamaran Pozos del Rey.

Cuando la terrible seca del año 1838 las autoridades prepararon embarcaciones para ir a buscar agua dulce a las barrancas de San Gregorio, en la costa del departamento de San José, distantes 80 kilómetros. La escasez de agua en los días de la Defensa impresionó a Garibaldi (en aquellos tiempos a servicio de la República) a punto que dirigiéndose por carta fechada en San Fiorano el 10 de mayo de 1867, a un antiguo compañero de armas, le sugería, como la más conveniente memoria del heroísmo de las Legiones Extranjeras, el embellecimiento de la plaza Matriz "con un Monumento Fuente que recordase el memorable sitio y apagase la sed del pueblo de Montevideo".

En el bienio 63-64 los caracteres de la sequía en la cuenca platense se hicieron alarmantes. Fue por esos meses de cruel agosto que un compatriota de empresa, ejemplar hombre, Enrique Fynn "se sintió impulsado —según sus propias palabras— a estudios previos para la provisión de aguas corrientes a la ciudad de Montevideo".

Algo más tarde el gobierno del General Flores, ajustándose al programa de acción progresiva que debía justificar el triunfo de la Cruzada Libertadora, llamó a propuesta para establecer un sistema de aguas potables, "de tal modo que abasteciera toda la población, teniendo en vista su aumento, sus fuentes públicas y bastara también para establecer corrientes que mantuviesen el aseo en los caños maestros".

Este problema, "uno de los mayores, más deseables, reclamado con urgente necesidad, aunque era de suma dificultad, no era imposible", según el ingeniero Mackinnon, director general de Obras Públicas a quien cupo informar sobre los ocho proyectos presentados al gobierno.

De estas ocho propuestas cuatro quedaron excluídas automáticamente porque no cubrían todo el plan de obras.

Las cuatro restantes por orden de presentación correspondían a las firmas Fanor Cumplido y Tomás Lacueva; Augusto Las Cazes y Cía., Leopoldo Rughi y Enrique Fynn.

La primera y la última, proyectaban traer a la ciudad agua del río Santa Lucía; la segunda y la tercera la traerían del Río Negro.

Considerando que la captación de aguas en el Río Negro era irrealizable a mérito de la distancia y de los dificilísimos trabajos de ingeniería inherentes

"a un proyecto tan grandioso", sólo restaron para estudiar, en último término, las propuestas Cumplido-Lacueva y Enrique Fynn.

El ingeniero Mackinnon aconsejaba a la superioridad cualquiera de ambas propuestas dejándole a resolver sobre las ventajas económicas de cada una.

"Traer aguas del río Santa Lucía, expresa, ha sido siempre su vivo deseo. La reconocida superioridad de esas aguas que el infrascrito cree inmejorables en toda la República porque se hallan exentas casi totalmente de materias orgánicas en solución, y por pasar en su curso por estrato calizo que en todas partes del mundo se considera excelente para la salud, las hacen preferibles a las aguas llovedizas".

"Bien sabido es, —continuaba diciendo en su informe—, cuánto sufre la población en general de laxitud de vientre, enfermedad que se atribuye generalmente a la fruta y que a juicio del que suscribe la atribuye más a la mala calidad del agua, puesto que está conocido que la producen las materias orgánicas en solución y que las aguas de los aljibes adolecen en general de ese defecto".

El Fiscal de Gobierno y Hacienda, doctor Laurentino Ximénez, dictaminó en sentido de que se aceptara la propuesta Fynn, y prevaleció su dictamen.

Formalizado el contrato con fecha 4 de diciembre de 1867, vino de Inglaterra el ingeniero hidráulico Eduardo Newman para ponerse al frente de los trabajos que duraron tres años, insumiendo tres millones y medio de pesos oro.

Enrique Fynn había asociado en la empresa a los capitalistas argentinos Ambrosio Plácido Lezica y Lanús hermanos...

No pudo el General Venancio Flores ver convertida en realidad esta nueva progresista iniciativa, como no le fue dado tampoco ver la inauguración del primer ferrocarril de la República, ni la inauguración de la casa de Correos, ni la del Mercado Central, ni la de otras obras importantes comenzadas por su gobierno. Murió asesinado el 19 de febrero de 1868.

Las aguas corrientes se inauguraron el 18 de julio de 1871, presidiendo la República el General Lorenzo Batlle.

Fue el gran número de la Fiesta Patria de esa fecha. La ceremonia oficial debía realizarse al pie de la hermosa fuente monumental levantada en el centro de la Plaza Constitución.

La afluencia de huéspedes argentinos cuya concurrencia era descontada por tratarse de compatriotas de los empresarios Lanús y Lezica, aseguraba el esplendor de las fiestas proyectadas, las cuales corrían a cargo de una comisión formada por los señores Eduardo Gómez, Liborio Echeverría, Eduardo Newman, Francisco Gómez (hijo), e Isidro Fynn.

Después de oir en la Catedral el en aquella época sacramental "Te-Deum", el presidente Batlle acompañado de las autoridades civiles y eclesiásticas se encaminó al centro de la plaza, mientras el ejército formaba en parada en las calles adyacentes bajo las órdenes del coronel Manuel Pagola.

El primer magistrado comenzó por dar lectura a un discurso que dicho en voz baja entre la muchedumbre que lo rodeaba pocos alcanzaron a oir, no logrando éxito mayor, por razones idénticas, el Ministro de Gobierno Fernando Torres, que le siguió.

Después tuvo su turno José Cándido Bustamante, as político del momento, y luego en nombre de los visitantes argentinos, tomó la palabra Norberto Quirro Costa, sin faltar algún otro.

Tras una breve ceremonia de bendición a cargo de Monseñor Jacinto Vera, el presidente de la República abrió el grifo de conexión con una larga llave

de plata en forma de T, que se conserva en el Museo Histórico, y el agua brotó de boca de los peces y de las gárgolas de mármol de la fuente con tal presión que salpicó a la concurrencia cercana en una especie de aspersión simbólica, mientras las bandas de música iniciaban el Himno Nacional.

Un abundante lunch fue servido en largas mesas preparadas de antemano en la misma plaza, frente al Cabildo, haciendo las veces de almuerzo, pues la ceremonia vino a realizarse pasado medio día.

Hasta horas avanzadas de la noche la concurrencia negreaba en la Plaza Constitución como un hormiguero.

Alrededor de la fuente no se podía caminar porque el chorro de los grifos que rebasaba del *"bassin"*, había convertido aquello en un fangal.

Reparto de banderitas conmemorativas, —blancas con una lista azul en el centro— iluminación, globos, fuegos artificiales y retreta por las bandas militares completaron el programa de festejos populares.

Enrique Fynn, que al emprender la obra de las Aguas Corrientes de Montevideo y asociar en ella a sus amigos Lanús y Lezica pensaba en que "ella sería el patrimonio de sus hijos", se vio obligado a negociar la concesión en Inglaterra el año 1879, quedando únicamente en calidad de director consultor.

Ejemplar hombre, dije antes, debe todavía el país a este hijo suyo (a quien no ha hecho aún la justicia que se merece) la fundación de Villa Colón con su magnífico bosque de eucaliptus, el establecimiento del Ferrocarril y Tranvía del Norte, el del Tranvía del Este, etc.

Naturalmente que al hablar así no quiero decir que se trate de la obra exclusiva de Fynn, pues tuvo sus socios y sus colaboradores, pero sobre todos ellos estuvo siempre Don Enrique, como un espíritu de empresa superior y como un animador constante y optimista, que alcanzó a llevar su empuje a la República Argentina, a donde se trasladó a vivir en 1882 y donde concluyó sus días en ancianidad infatigable y luminosa.

EL CEMENTERIO CENTRAL

Algunos datos históricos

Cuando vine por primera vez a Montevideo, en 1894, todavía era el tiempo en que entre "las cosas que no se debían dejar de conocer" —según frase popularmente consagrada— estaba en línea de preferencia el Cementerio Central.

Constituía el cementerio uno de los orgullos capitalinos, sacado a inmediato cotejo con el de la Recoleta de Buenos Aires, "con el cual no había comparación" desde luego.

Pasaba por la necrópolis más suntuosa y mejor tenida de Sud América.

La galería de vidrios que protege el acceso a la rotonda era admiración de los visitantes tanto como los mármoles esculpidos de los panteones.

"Como al fin uno tiene que morirse, quisiera morir en Montevideo para que me enterraran aquí", dijo cierta vez una señora paraguaya al abandonar el silencioso recinto.

Ahora el Central y su fama ganada en buena ley, han pasado como "las nubes, como las aves, como las sombras".

Según costumbre inveterada, en tiempo del coloniaje los enterramientos efectuábanse en anexos a las iglesias y en el interior de las iglesias mismas.

Los frailes franciscanos destinaron a cementerio un campo lindero con su antiguo convento y en 1791, el párroco de la Matriz habilitó para uso idéntico un solar contiguo a su iglesia.

Por su parte los muertos en el Hospital, tenían su zona adjunta allí cerca y los militares una particular.

El primer cementerio público extramuros estuvo en la esquina de las calles Andes y Durazno, a contar del año 1808.

Pronto quedó enclavado en la ciudad, inconveniente que parecía subsanarse llevando el nuevo Camposanto a sitio entonces tan lejano como el extremo sur de la calle Yaguarón.

Pero, como es notorio, no se previó el incremento progresivo de la ciudad y lo que se deseaba evitar llegó al cabo de los años.

El Cementerio Central comienza a perfilarse como una necrópolis digna de Montevideo recién en la presidencia de Pereira.

Antes, en la época de la Defensa, servía de apoyo a las líneas militares: ahí está la litografía coloreada impresa en Londres cuyo título es "Montevideo desde el Cementerio", mostrándonos los soldados junto a la pared abovedada con el medio punto de los nichos.

Años después de la paz de octubre, todavía hallábase en un estado bastante precario. En abril de 1855 el jefe político Santiago Labandeira, "queriendo de algún modo mejorar en lo posible el interior del cementerio público" y reconociendo a la vez la falta de recursos con que luchaba la autoridad, promovió una suscripción entre el vecindario "para ayudar al costo del revoque" y numeración de mármol que se colocaría al frente de los nichos.

La necrópolis al cuidado de la policía era, según opinión de las autoridades municipales, una anomalía inexplicable.

"No es posible —decía la corporación edilicia, en documento público— que las atenciones y conato especial que requiere su conservación decorosa, puedan ser prestados por la Policía".

No era posible que "el sitio que despierta la tierna solicitud de aquellos para quienes encierra

veneradas cenizas" —continuaba el documento—, inspirase al cuerpo de Policía el vivo interés que merecía a los que componen la Junta del Pueblo, asociados a sus convecinos, formando comisiones auxiliares.

"Mientras permanezca como está hoy, será un objeto de disgusto y un reproche permanente e injusto a nuestra incuria y a una relajación de costumbres y de sentimientos que muy poco favorecen a un pueblo culto, generoso y cristiano".

Con fecha 20 de junio de 1858 el Presidente Gabriel Antonio Pereira, refrendada su firma por la del ministro de Gobierno general Antonio Díaz; decretó que los cementerios públicos y carros fúnebres quedaran en adelante sometidos a la dirección y administración de las Juntas Económico Administrativas, a las cuales los Jefes Políticos pasarían inmediatamente todos los antecedentes, libros y documentos que poseyeran.

En virtud de ese acuerdo la Junta de Montevideo creó su primer Comisión Auxiliar de Cementerios, compuesta por su Presidente el benemérito ciudadano Luis Lerena, el vocal de la misma Juan I. Blanco y los señores José M. Ros, Antonio Rius, Joaquín Vargas y Presbítero Martín Pérez.

A la comisión auxiliar de la Unión y a la de la 8ª sección se les dio el cometido de administrar el cementerio de la próxima villa y los del Reducto y Paso del Molino.

"Pronunciada la mente de la comisión por unir al servicio humanitario el religioso con la magestad que corresponde" aceptó la Junta el plan de construir en el cementerio un templo "por el sistema de Rotonda, revestida de nichos interna y externamente".

De acuerdo con ésto el domingo 14 de agosto de 1859 se colocaba la piedra fundamental de la Rotonda, para cuyo acto (era infalible) se designaron padrinos "el Excmo. señor Presidente de la República y su esposa doña Dolores Vidal".

Un día de lluvia y fuerte viento pampero impidió a los encopetados padrinos concurrir a la ceremonia, asistiendo en su representación los ministros de Gobierno y de Hacienda doctor Antonio de las Carreras y Cristóbal Salvañach.

El arquitecto Poncini fue el autor de los planos y la obra se adjudicó al maestro constructor Rusiñol, por la suma de 3.858 pesos, que cubrirían con las enajenaciones de nichos y de solares.

Al costo de los trabajos de albañilería, debía añadirse el de los mármoles del piso y del altar, que subía casi a 4.000 pesos; el de los atributos internos y externos, próximo a 3.000 y los 800 patacones pagaderos al escultor Livi por su grupo "Descendimiento de la Cruz".

Las puertas de hierro se fundieron en los talleres de Ignacio Garragorri y las barandas circundantes fueron forjadas por Menditeguy a precio de $ 3 la vara.

El cementerio, en la parte que llamaríamos oficial, estaba equipado no ya decorosa sino lujosamente; el resto quedaba a los particulares que no tardaron en ponerse al unísono con la Junta.

Así, el Central fue cubriéndose paulatinamente de construcciones fúnebres de alto mérito o elevado precio.

La Municipalidad continuó en su labor de cuidar y embellecer aquel campo de paz, procurando darle el aspecto de un jardín.

Sucesivamente hubo necesidad de ampliar la necrópolis, habilitando nuevos cuerpos en dirección al mar.

Sin embargo el exterior del edificio desdecía mucho del interior. La entrada se calificaba de pé-

sima con sobrada razón. La Comisión Extraordinaria Administrativa de 1865 entendiéndolo así, dio comienzo a la construcción de un gran peristilo en armonía con las dimensiones de la Rotonda.

Demorados los trabajos por dificultades financieras, recién en octubre de 1877 pudo darse como concluída la entrada monumental al colocarse las cuatro estatuas de mármol, altas de un metro cuarenta centímetros, expresamente encargadas a Italia. La rotonda a poco de estar hecha fue confiada al pintor Verazzi para que la decorara.

Concluyó el artista su obra poniendo en lugar visible la inscripción italiana que traducida decía así: "Baltasar Verazzi hizo, 1863. Natural de Caprezzo, Alto Novarese, Italia. Este fresco ha sido pintado sólo por el dinero de los gastos; el trabajo personal ha sido dado de regalo a la Iglesia; así queda memoria del autor. Es una vergüenza para la República Argentina, donde son bárbaros para las Bellas Artes, las infamias que el Primer Presidente General ha hecho sufrir a este artista. Las consecuencias han sido funestas". Explícase tan extraordinaria leyenda sabiendo que Verazzi había tenido cuestiones muy enojosas con el General Justo José de Urquiza por cuadros pintados y por el precio de los mismos, pues el Presidente y el italiano eran muy semejantes en punto a negocios y a pesos. La Junta E. Administrativa, no bien se dio cuenta del desahogo intempestivo del artista, mandó borrar la parte final de la leyenda.

Verazzi, hombre raro y de genio atrabiliario, no dijo verdad en lo de los gastos, pues en tal concepto recibió más de un millar de pesos, que no gastó ciertamente en pinturas y preparación de paredes. Veinte años más tarde "La asención del Señor" de Verazzi —composición de escaso mérito— hallábase tan deteriorada que fue necesario pensar en sustituirla. La Junta que presidía el general Felipe Fraga, encomendó a Blanes la nueva pintura, en 1884.

Recibiría el artista mil pesos quedando en libertad de elegir tema. Según el boceto original pintaría una especie de glorificación del Padre Eterno, apoyado sobre los cuatro vientos cardinales, pero luego sustituyó los vientos por los evangelistas. El 1º de noviembre del 84, la Rotonda se abría al público con la nueva decoración del afamado maestro compatriota.

LA QUINTA DEL BUEN RETIRO

Origen del Prado

Cuando en 1870, Doña María Pereira de Buschental presentó ante el Tribunal de Pruebas de la Ciudad de Londres el testamento de su marido José Buschental, a fin de que la corporación autorizara legal y debidamente el documento privado, la Quinta del Buen Retiro que se incluía en el inventario estaba avaluada en doscientos veintinueve mil pesos fuertes y en sesenta mil el molino mecánico inmediato, ubicado en una esquina del mismo predio.

Esa Quinta del Buen Retiro fue el casco primitivo de nuestro magnífico paseo del Prado —el Prado Oriental de antes— ampliado después y varias veces doblado en extensión merced a sucesivas anexiones y compras efectuadas a una y otra margen del arroyo Miguelete que lo atraviesa.

Antes de incorporarse al dominio de la ciudad la Quinta del Buen Retiro hubo un larguísimo litigio, que llegó a ser clásico entre la Municipalidad y un señor argentino, don Adolfo del Campo, que alegaba derechos sobre la posesión que perteneciera a Buschental, "breve condado de setenta hectáreas", según palabras de uno de mis colegas del Instituto.

Los gustos refinados del castellano del Buen Retiro y su fortuna de banquero de conciencia un poco elástica, permitieron que la residencia encerrara comodidades, lujos y exotismos desconocidos hasta entonces en el Río de la Plata.

Arboles extranjeros que luego llamaran la atención de nuestro sabio botánico don José Arechavaleta, a quien cupo la tarea de clasificarlos científicamente; flores raras en los canteros, animales pere-

grinos en las dehesas, pescados excepcionales en los estanques.

Por algunos años el matrimonio disfrutó la quinta, viendo cómo crecían las plantas y cómo prosperaban bajo un sol nuevo especies nacidas en tierras tan distantes.

Fueron los años del mayor auge financiero de Buschental, banquero de la Confederación, acreedor de todos los gobiernos, elemento obligado en todos los empréstitos y en todos los negocios, hombre de grandes empresas.

Fueron de igual modo los años de la armonía conyugal y de las grandes fiestas sociales.

Más adelante la prosperidad financiera tuvo su merma —dentro de lo relativo, desde luego— y el panorama íntimo se modificó poco a poco, apartándose la pareja a título de viajes y llegando hasta afirmarse que había pactada una tácita y amigable separación.

Separados o no el clima moral de los esposos no era el mismo.

En Montevideo nadie ignoraba la ligazón del banquero alsaciano con una hermosa viuda uruguaya de conocida familia y aventajada posición social.

Orfilia, "la del cuerpo de culebra", tuvo casa puesta dentro mismo de la Quinta del magnate, habitando la graciosa casita de altos del Camino Castro, que todavía se conserva más o menos igual que entonces, y sirve de sede al club deportivo Stockolmo.

La señora legítima vivía en Europa.

No se me oculta que al referir estas cosas que humanizan —nada más— a Buschental, certificando que en ésto también era un hombre, he de chocar con el concepto artificioso y convencional que una porción de lectores míos tienen formado del señor del Miguelete.

Buschental suele configurar, en efecto, —aparte

la faz de financista y banquero,— algo así como una encarnación viva de aristocracia impecable, por supuesto que vestido de blanco de pies a cabeza, según la moda que trajo de Río Janeiro, vagando por un jardín encantado o presidiendo una reunión social exquisita.

En cambio, lo mismo que Buschental mantenía el tren lujoso de su amiga, reunía los domingos en el chalet de la orilla del arroyo una rueda de contertulios, ni pobres ni tímidos, tan aficionados como el banquero anfitrión a tirarle la oreja a San Jorge...

María Benedicta Delfina Nicasia Pereira, era hija de los barones de Sorocaba, rama bastarda de Pedro I del Brasil y de la famosa favorita doña Domitila. Había contraído enlace con Buschental en Río de Janeiro el 19 de agosto de 1830, en la capilla privada de la familia, aportando al matrimonio sesenta mil pesos a título de arras y doscientos veinticuatro mil en inmuebles en el Imperio.

Brasileña de sangre imperial con tantos nombres como una princesa, se convirtió luego en una española republicana.

España, primer campo de actividades de su marido, tornóse su campo y allí actuó decidida, con el simple nombre de María Buschental.

Así la llamaban el general Prim, Castelar, López de Ayala, Ruiz Zorrilla, cuando luchaban contra isabelinos, carlistas o alfonsinos.

"A María Buschental, Pierre", dice sencillamente la dedicatoria que luce en "El final de Norma", edición de 1866, que fue de su biblioteca y hoy figura en la mía.

Buschental, llegado a Montevideo por vez primera en 1849, falleció en el Hotel Clarendon, de Londres, el 25 de noviembre de 1870, a los 68 años.

María estaba en Madrid cuando el banquero

cayó enfermo, pero tuvo tiempo de llegar, apresuradamente, y encontrarlo todavía con vida.

La fortuna de Buschental estaba constituída por algo más de doscientos mil pesos libres, pues aunque el caudal inventariado pasaba del medio millón, en los últimos tiempos las hipotecas y las deudas habían alzado próximamente a trescientos mil pesos.

Figuraban entre los bienes la estancia de San Javier, en Paysandú, y la fábrica de conserva de carne "La Trinidad", sobre el río San José. Además de los citados al principio, la quinta del Miguelete y el molino donde hoy está el cuartel del Prado.

En el testamento abierto otorgado en nuestra capital por ante el escribano Francisco Araúcho el 24 de marzo de 1869, doña María era declarada en heredera universal, según el párrafo cuarto del documento original que copio:

"... Y usando también de las facultades que me competen, instituyo y nombre por mi única y universal heredera de todos mis bienes, derechos y acciones y futuras sucesiones a dicha Excma. Señora Doña María Pereira de Buschental, mediante a que no tengo herederos necesarios ni ascendientes ni descendientes y este nombramiento de heredero lo hago no sólo en consideración a que es mi legítima consorte y a los sentimientos de amor y cariño que le he debido durante mi matrimonio de este estado y parentesco como a persona particular que ninguna relación hubiera tenido conmigo, en premio de los muchos beneficios que de ella he recibido, sacrificios que por mí ha hecho y trabajos que ha prestado en defensa de mi honra y mis bienes, de modo que aún cuando no fuera, como es, mi legítima consorte, la instituiría por mi heredera universal como la instituyo".

Palabras de pleito homenaje y de reparación que el marido tal vez tuvo por indispensables más

para satisfacción dada al mundo que para satisfacción de la esposa.

Se había hablado tanto de su pasión por Orfilia!..

EL PASO DEL MOLINO

El Diccionario Geográfico de Araújo lo clasificó, tiempo hace, como un arrabal de Montevideo.

Ahora es parte de Montevideo. Y un nombre.

El Paso del Molino, vernáculo, aristocrático, clásico, montevideano, pertenece a la historia.

Precio tan excesivo como inmerecido, pagado al progreso, y deplorable realmente de corazón.

Tres o cuatro quintas de muestra en la calle Agraciada, otras dos perdidas en alguna traviesa, hasta que no quede sino la quinta de Aurelio Berro, única destinada a conservarse y la más suntuosa de todas gracias a la bella iniciativa del doctor Roque Saenz Peña, que siendo ministro aquí la hizo adquirir para la Legación Argentina.

Edificios antiguos asoman todavía dentro de un par de solares reservados de la gran quinta que se loteó.

Otros, como el pabellón indo-chino de don Enrique Fynn o la quinta de J. P. Farini, han sido arrasados al par de los árboles añosos y nobles.

Delicia y orgullo de la capital "Su cinturón de flores", las quintas del Paso del Molino, figuran en las descripciones y libros de todos los extranjeros que visitaron Montevideo de 1865 en adelante.

Mancha de poblado que comenzó a cobrar importancia desde la época del Sitio Grande, su nombre deriva del Molino de Agua que poseían los jesuitas en el paso mismo del "Arroyo de los Migueletes".

Seguramente influyó la circunstancia de que el titulado Presidente Legal, poseyera una gran quinta en las inmediaciones.

Era del general Manuel Oribe un predio que

pasaba de 48 mil metros, con dos cuadras a la actual calle Uruguayana, más o menos a la altura de República Francesa.

El cuerpo de edificio contenía más de 24 habitaciones, en una de ellas murió Oribe el 12 de noviembre de 1857.

La quinta se vendió en solares en diciembre de 1885.

Calle por medio, con don Manuel tuvo su residencia de recreo el escribano Narciso del Castillo, gran amigo del ex-presidente.

Era también una bella posesión (donde se dieron fiestas afamadas) cuyos fondos llegaban a la Estación Yatay y se conservó indivisa hasta hace poco.

Pasando el Miguelete los ingleses Miguel y Eduardo Mulhall destacaban, en 1876, las quintas de Hughes, Barnett y Agustín de Castro, en la actualidad incorporadas al dominio municipal del Prado o demolidas.

El Prado, es la antigua quinta del Buen Retiro, que formó José Buschental y "la que nunca —al decir de un extranjero— ha tenido rival en estos países".

Según voz corriente en aquellas épocas, Buschental invirtió en el Buen Retiro una fortuna.

Antes del Paso, sobresalían por su majestuosa masa las quintas de Elzaurdia y de Gómez, así como otras la de Morales y la de Berro llamaban la atención por el exotismo del gótico, puesto en moda por el ingeniero compatriota Ignacio Pedralbes, o por sus elementos moriscos como la de Illa.

En la calle que se denominaba Iglesia —justamente por eso— y es la actual calle Pablo Zufriateguy, se conserva hasta hoy la pequeña Capilla de la Inmaculada Concepción, cuyos fondos dan al arroyo, e inmediato a la cual era el Cementerio del Paso.

Una lápida de mármol, colocada en el frontispicio, y que un buen día se cayó al suelo y tras de varias profanaciones vino a parar al Museo Histórico Nacional, recordaba, con la fecha 1849, el origen de la capilla.

Se había levantado, era notorio, gracias a los piadosos sentimientos cristianos del pálido vencedor de Quebracho, Herrado y Arroyo Grande, cuyos restos mortales se inhumaron en el camposanto lindero, de donde más tarde se les trasladó al templo de San Agustín, en La Unión.

Siguiendo la calle Iglesia, en el cruce con Agraciada, hallábase el Gran Hotel del Paso del Molino, lejano sitio de reposo, casi una estación climatérica, que tuvo su hora y donde fue a convalecer el Mariscal brasileño Manuel Ossorio cuando regresó muy enfermo de la campaña del Paraguay.

Por el norte el arroyo Miguelete y cuatro kilómetros de mal camino por el Sur hasta Montevideo, constituían los obstáculos naturales con que luchaban de antiguo los vecinos del Paso.

Primero fue salvado el arroyo, donde no cabía solución a medias y había que construir un puente.

La sociedad anónima denominada "Sociedad Puente del Miguelete y Calzada del Arroyo Seco" que formaba el consorcio de los capitalistas Adolfo Rodríguez, Tomás Thomkinson, J. F. de la Serna, Lucas Herrera y Obes, Nuvel, etc., contrató las obras.

Debía ser una construcción de material, con arcos de 15 a 18 varas de luz, elevados sobre el curso de las mayores crecientes, con paso para vehículos y dos veredas laterales para los peatones.

La empresa obtenía, como precio, una concesión de 50 años para cobrar peajes y facultad de colocar barreras a fin de facilitar la percepción de los precios.

Tal grita levantó la gabela estrictamente exigi-

da en aquella vía de obligado tránsito que dos años después el Municipio realizó un arreglo con los concesionarios, haciéndose dueño del puente y de la calzada del Arroyo Seco que medía 12 varas "empezando en la casa de Magariños y terminando en la de Bernadá".

Al triunfo de la revolución de Flores se hizo por la Comisión Extraordinaria Administrativa, el empedrado de la calle Agraciada, contemporáneamente con el de la calle 8 de Octubre.

Un domingo, el 14 de julio de 1867, el Gobernador Provisorio, procedente de la Unión, donde concluía de inaugurar aquella obra, llegaba al Paso del Molino en misión idéntica.

Acompañaban al Gral. Flores ministros de Estado y altos funcionarios, y el vecindario que había levantado un arco de triunfo, obsequió a la comitiva con un refresco.

Cuando el ferrocarril Central que arrancaba precisamente de la margen derecha del Miguelete, frente a la quinta de Reyna, trajo los rieles hasta la primera estación del centro en la antigua calle Queguay, pasando por los terrenos ganados al mar con el murallón de la Aguada, el Paso del Molino, acercóse aún más a la Capital.

Concluyó la ligazón, la línea de tranvías de caballos abierta al público el 30 de agosto de 1869, con los cuatro únicos vagones que se tenían armados, tanto era el interés por comenzar el servicio.

Un recorrido total de 5 kilómetros poco más o menos, todo por la calle Agraciada, todo con grandes curvas como la de Santiñaque y un repecho tan empinado como el de Sovera.

El día de la inauguración todas las cuadras del repecho (Agraciada un poco más abajo de Lima) se llenaron de gente para ver si los coches, unos coches franceses de lo más modernos, subían o no subían la cuesta.

"LA RIVERA" POR LAS CALLES DE MONTEVIDEO

El 14 de Febrero de 1884, la prensa metropolitana registraba el suelto siguiente:

"La cañonera "General Rivera" que ha sido construída en los talleres de la Escuela de Artes y Oficios, está completamente terminada.

"Se construye en estos momentos la plataforma en que ha de reposar dicho buque hasta no ser lanzado al mar.

"Esto se efectuará el 1º de Marzo próximo.

"Las personas que asistan a los exámenes anuales que empezarán el 16 del corriente, y cuyo acto será público, tendrán oportunidad de ver dicha construcción naval".

En los talleres de aquel establecimiento de Estado, cuya fama traspasó un día las fronteras de la república, habíase construído efectivamente, y puede decirse en total, un buque de guerra de 35 metros 50 de eslora (largo), 6.65 de manga (ancho) y 4.30 de alto (puntal), con desplazamiento de 241.47 toneladas.

Todas las piezas de máquina e implementos necesarios eran obras de los talleres de la Escuela, con excepción del eje y de la caldera.

Representaba, sin duda, un laudable esfuerzo y una manifestación palpable de la importancia de la Escuela y del interés con que el director, coronel Juan Belinzon había dirigido y llevado a término la obra.

La Escuela de Artes y Oficios estaba entonces en el antiguo edificio del Parque de Artillería, en la calle de 18 de Julio entre Yaro y Caiguá, o sea entre Tristán Narvaja y Eduardo Acevedo actuales, esqui-

na a la última de ellas, en solar donde se alza la Universidad Central.

El astillero no tenía una situación muy estratégica que digamos, por lo cual se unía a la obra de la construcción en sí, el problema de acercarla a la costa para botarla al agua.

Se pensó algún momento en efectuar la botadura por la costa sur, relativamente próxima, utilizando una de las pequeñas playas como la de Santa Ana, pero luego hubo de convenirse que a riesgo de lo penoso de la traslación, tendría que botarse en uno de los varaderos circundantes de la bahía.

El peso de 2.000 quintales de la mole, algo así como 92.000 kilos dará idea de que el transporte no era problema del todo simple.

Dos soluciones parecían viables: la primera utilizando los rieles tranviarios, seducía de entrada; la segunda, haciendo deslizar la masa sobre rodillos.

De optarse por las vías, emplearíase un sistema de zorras especialmente dispuestas para distribuir el peso de modo proporcional.

Pero fue abandonada esta idea, no sólo por la falta de resistencia de los rieles, sino por el temor de que el pavimento cediera en el cruce de los caños maestros.

Quedó resuelto que el barco resbalaría por tablas extendidas sobre una doble fila de durmientes de madera dura, traccionado a fuerza humana, redoblada por adecuados cabrestantes.

Demasiado optimistas estuvieron los gacetilleros montevideanos anticipando la noticia de que la botadura de la General Rivera, se llevaría a efecto el 1º de Marzo, segundo aniversario de la presidencia del General Santos.

Solo el 9 de Marzo a primera hora, quedó listo el casco y convenientemente instalado sobre una sólida plataforma, en la calle Eduardo Acevedo.

Al día siguiente los alumnos de la Escuela, dieron principio a la tarea de accionar los cabos, y frescos y entusiastas, doblando la esquina 18 de Julio, arrastraron la cañonera, dejándola frente mismo a la entrada del establecimiento.

Como no podían ser solamente los muchachos escolares los realizadores de la proeza del transporte de aquellos casi 100 mil kilos, a contar del día 12 entraron a meter hombro los soldados de la fuerza de guarnición, turnándose los batallones.

El 11 se traspasó la calle Gaboto y el 12 se hizo otro tanto con la de Magallanes.

El 12 estaba el casco frente a la Plaza de los Treinta y Tres.

Los soldados vestían uniforme de brin, con las amplias bombachas almidonadas, características de entonces.

Tomó el primer turno militar un plantel de 100 hombres del 5º de Cazadores. Santos ni en ese detalle quiso dejar de lado su predilección por el cuerpo de infantería que había sido el suyo y continuaba considerando como tal...

Lo mismo que Latorre con el 1º.

Fueron hombres del 5º los que volviendo a la faena, dieron un soberbio empujón hasta atravesar la calle Tacuarembó el día 14.

De aquí en adelante —y por tres cuadras— el declive del terreno vino a favorecer las maniobras, dirigidas también personalmente por el coronel Belinzon.

Al 5º sustituyeron 170 hombres del regimiento de artillería repartidos en dos brigadas, los cuales adelantaron tres cuadras en cuesta abajo, dejando el casco en la esquina de 18 y Médanos, la proa enfilada al antiguo Cementerio Inglés, el sábado 15.

Pocos metros antes de Médanos estaba (y todavía se conserva sin variación), la casa residencia

del Dr. Francisco A. Vidal, ex-presidente de la República y de gran vinculación con la gente santista.

Al enfrentarla, se izó la bandera nacional en el mástil de honor de la cañonera, prorrumpiendo los soldados en estrepitosos y adecuados vivas.

El doctor Vidal respondiendo al honor, quiso que los oficiales tomaran una copa en su casa y que la cerveza corriera abundante entre la gente de tropa.

Mientras tanto, y desde el primer día, la novedad de aquella travesía terrestre, había cundido por todas partes y la calle 18 de Julio ofrecía un aspecto de inusitada animación que se prolongaba hasta altas horas de la noche.

Además, detalle interesante, fueron muchas las personas que quisieron darse el gusto de tirar un poco de los cables y algunas también las que rodaron por el suelo, en las repetidas veces que aquéllos reventaron de improviso.

Pasábase por un período de seca prolongada y un calor no común a esa altura de la estación, hacía más penosa la tarea del alumnado de la escuela y de los milicos en aquel principio de otoño del 84.

Algún día, excepcional, el 21, entrada de otoño precisamente, hubo de suspenderse la tarea, por la alta temperatura.

El ingreso a la ciudad nueva fue señalado por el refresco que brindó el Dr. Joaquín Requena y García, ex-ministro de Relaciones Exteriores, frente a su palacete de la esquina de 18 y Ejido.

Cruzada la plaza Cagancha no demoró el buque en estar (el 18) delante de la casa del presidente Santos, situada en la misma calle, 18, casi esquina Queguay, Paraguay ahora.

La banda de la artillería, instalada en la cañonera, hizo sentir marciales acordes mientras el aire se llenaba de cohetes voladores.

Santos, acompañado del general Pagola, jefe de Estado Mayor, salió al balcón, teniendo para los muchachos de la escuela y los soldados, palabras de aliento y de saludo, que ellos contestaron con grandes aclamaciones.

En el piso bajo de la residencia presidencial estaba preparado un almuerzo. Cuando éste concluyó Santos mismo dio la señal de recomenzar la cinchada.

Los batallones en relevo alcanzaron la calle Andes el mediodía del 19.

La plaza Independencia se recorrió por el veredón central, según lo pone de manifiesto la hermosa fotografía integrante de las colecciones del malogrado amigo Francisco Hordeñana.

En aquellos días la plaza era como un descampado solar sin más ornamentación que los pinos recién plantados para sustituir las palmeras que, traídas de Rocha, no prosperaron.

Poco ha variado en 56 años la perspectiva enfocada desde el mismo angular. De no ser el edificio de dos pisos, que se alzó algo más tarde en la esquina de Liniers y Juncal la fotografía —por el conjunto de casas— casi podría pasar por una vista de ahora.

Cuando el casco estuvo en el propio medio de la plaza y para solemnizar el paso, la banda de la Escuela de Artes dio una gran retreta nocturna, con quema de fuegos de artificio.

Siendo las calles de la ciudad vieja tan estrechas, se adoptaron, antes de embocar en la calle Sarandí algunas precauciones elementales: los arcos de la iluminación a gas, que corrían de un frente al otro, fueron quitados y se prohibió extender los toldos de los comercios.

Asimismo en el codo de la esquina de Bartolomé Mitre, denominada entonces Cerro, la proa de la Rivera ofendió levemente la pared de un edificio a cau-

sa de haber saltado una de las vigas por donde se deslizaba.

Las dos cuadras de Sarandí, entre ambas plazas, constituían el paso más difícil del trayecto, habiendo gente que teniendo por imposible el recorrido, opinaba que oblicuando la línea convenía aproar el casco a la calle Buenos Aires.

Pero las dificultades fueron sorteadas al par que se disolvieron como pompas de jabón ciertas peregrinas y alarmantes especies.

Decíase en ciertos diarios que las empresas tranviarias reclamarían fuertes sumas por perjuicios derivados de la interrupción del tránsito, compensándole el gobierno con la exención, por algún tiempo de contribuciones y patentes. Las empresas mismas se encargaron del desmentido.

El capricho de Santos insumirá más de doce mil pesos, agregábase, pero según los cálculos oficiales, sólo habían de gastarse unos 500 pesos, en cadenas, cuerdas, maderas y sebo.

Al paso por Sarandí el comerciante Mr. Barrouquet y la empresa del tranvía del Este, ofrecieron sendos refrescos.

El jefe político coronel Clark y un grupo de legisladores, tomaron de su cuenta un abundante lunch, con bandejas de dulces.

De este momento —trayecto al costado de la plaza Constitución— existe una fotografía que se insertó hace cuarenta años en la revista Rojo y Blanco, pero no ha sido posible dar con ninguna copia.

El representante diplomático del Paraguay, señor Juan J. Brizuela, se creyó obligado —cuando vino el turno— a obsequiar a la muchachada de la Escuela de Artes entre la cual figuraban unos cuantos becados de la república guaraní.

El 25 por la tarde, finalmente, estando los cables en manos de la gente del 5º, se alcanzó el extremo de la calle Sarandí, desembocando en la de Patagones, que hoy se llama J. L. Cuestas.

Es creencia generalizada, de la cual yo participé por mucho tiempo, que en este punto, junto ya al mar, la tarea de arrastre estaba concluída, el casco esperando nada más que ser botado al agua.

Sin embargo las cosas fueron muy distintas y la Rivera, tomando por Patagones fue arrastrada como seis cuadras más, cruzando la plazoleta donde antes se levantaba el fuerte de San José, para terminar la odisea en el propio varadero de Gounouillou. Allí se contaba con todo el aparejo necesario y fue botada al mar, previo un almuerzo dado a las escuadras del 1º de Cazadores, que remató la faena, por la Comandancia de Marina.

La ceremonia de la botadura quedó un poco oscurecida, pues precisamente en esos días se produjo en el departamento de San José una especie de levantamiento militar que concentró hacia otro lado la atención pública.

En seguida la cañonera General Rivera entró al dique Mauá para aparejarse y en los primeros días de agosto pudo realizar las pruebas de sus máquinas en forma satisfactoria.

Puesta al mando del Capitán Jorge Bayley por decreto del 23 de diciembre del 84, realizó cuatro años más tarde un interesante viaje al estrecho de Magallanes, y luego otro a Río Janeiro, siendo la primera vez que llegaba allí un buque de guerra uruguayo.

En 1903, el 8 de octubre, estando al ancla en la bahía de Montevideo, la Rivera se fue a pique a raíz de una explosión de los pañoles de municiones, por causas nunca suficientemente averiguadas, con pérdida de vidas y cantidad de heridos más o menos graves.

LA VILLA DEL CERRO

En noviembre de 1860, el presidente de la Comisión Auxiliar de la Villa del Cerro, decía, dirigiéndose a la Junta Económico Administrativa del Departamento:

"El distrito del Cerro contiene, en proporción de su extensión, la industria y agricultura más pingües del País".

Altamente sorpresivo, a primera vista, lo aseverado por el ciudadano presidente D. Juan G. Sienrra, sus palabras eran palabras de verdad.

Los saladeros, las graserías y todas las actividades atinentes a nuestro comercio de carnes, radicaban en su casi totalidad en la zona del Cerro de Montevideo y a ellas uníase la producción agrícola —relativa sin duda— de la lozana campiña extendida con caídas al Pantanoso, al Santa Lucía y "al Mar del Sur".

El resto del país, en punto a industrialización y aprovechamiento de la riqueza madre, podía descartarse del cálculo sin notable merma.

El ilustre ministro Dr. Lucas J. Obes que concibió la creación de un nuevo núcleo de población al otro lado de la bahía había leído en el porvenir.

Según el decreto de 9 de setiembre de 1834 que suscribe junto con el vice-presidente Carlos Anaya, creábase la nueva villa, "con el objeto de dar a la industria doméstica todos los ensanches que están al alcance del Gobierno y sus recursos; con el de ofrecer a la inmigración extranjera un asilo dotado de todas las proporciones que por el momento puede prometerse a la feracidad de nuestro suelo y su inmediación al primer mercado de la República".

El articulado, de cuatro números, decía así:

1º En la falda meridional del Cerro que da nombre a esta Capital se formará una población con título de villa y fueros como a tal le compitieran.

2º La planta de esta población comprenderá el espacio de una legua siguiendo la base del Cerro de Montevideo, y todo lo que sobre ella diese su altura y la de las colinas adyacentes a la bahía hasta encontrar con las obras exteriores de su fortificación.

3º Por el Departamento Topográfico se procederá inmediatamente a la formación de los planos del terreno, y al trazado de la nueva población, con arreglo a la extensión y condiciones de aquél, cometiendo este trabajo a la aprobación previa del Gobierno.

4º Por el Ministerio respectivo se expedirán las órdenes necesarias para que se reconozcan los canales y costas comprendidos entre las faldas del mismo monte y la barra denominada de Cuello, con el objeto de designar el paraje más a propósito que sirva de amarradero a los buques que mantengan la comunicación y el tráfico entre la Capital y la expresada Villa.

El trazado de la comisión, en cuadros perfectos, se hizo mediante el cruce de veinte calles, que no tuvieron denominación oficial hasta que durante el Gobierno discrecional del General Flores aprobóse la nomenclatura propuesta por la Comisión Extraordinaria Administrativa.

El decreto lleva fecha 12 de diciembre de 1867, y las vías de tránsito numeradas en el plano respectivo y "para mejor inteligencia" del 1 al 29, pasaron por su orden a llamarse: Venezuela, Suiza, Méjico, Inglaterra, Norte América, Francia, Rep. Argentina, Centro América, España, Nueva Granada, Prusia, Ecuador, Holanda, Bolivia, Rusia, Suecia, Austria, China, Bélgica, Brasil, Vizcaya, Perú, Pa-

raguay, Italia, Portugal, Chile, Turquía, Egipto y Grecia.

"Veintisiete naciones, una confederación y una provincia de España", dijo un diario.

Los progresos de la nueva villa viéronse detenidos a poco de crearse por el estado de guerra en que, a partir de 1843, especialmente, vivió la región del Cerro, convertida en campo de batalla donde los defensores de Montevideo medían sus armas con los soldados del Ejército Unido de Vanguardia de la Confederación Argentina, mandado por el intitulado presidente general Manuel Oribe.

Porción de establecimientos industriales fueron abandonados, otros destruídos por el fuego y algunos trasladaron sus enseres a la capital sitiada o a la jurisdicción oribista del Cerrito.

La paz de octubre del 51, y la reacción que fue su inmediata consecuencia, halló a la villa frente al mismo problema de aislamiento vial, señalado como grave desde los días de fundada y sin solución práctica y real todavía hoy mismo, a despecho de los ciento diez años largos que cuenta el decreto Anaya-Obes.

Descontada la comunicación por mar, precaria y sujeta a todas las contingencias del tiempo, la población del Cerro, sus importantes establecimientos saladeriles y afines, así como sus chacras y pastoreos, carecían de caminos que facilitaran las rápidas comunicaciones exigidas por la diaria vida de trabajo.

Las tareas agrícolas, entonces se daban la mano con las de la carne, porque cuando los labradores por las muchas lluvias o por falta de ellas no podían labrar la tierra, se ocupaban en gran parte en las faenas saladeriles.

Lo agudo del problema vial del Cerro queda manifiesto en estos párrafos de un documento de época: Desde el Paso de la Arena al Mar del Sur, en un frente de 2 leguas y media y 3 y media de fondo, no hay más que cuatro calles que corren del frente al fondo, sin ninguna traviesa, de suerte que un vecino que viva en el fondo, si quiere ir por el camino a la casa de su lindero tendrá que caminar poco más o menos ocho leguas. Es pues de imperiosa necesidad abrir calles transversales en el Rincón del Cerro, las que atravesando la llamada Zanja Reyuna faciliten las comunicaciones con Melilla.

Otro desideratum vecinal —¿y por qué no nacional?— era la cómoda introducción de los ganados de faena.

Pensaban a tales efectos, a fines del gobierno de Pereira —1859— arreglar un camino de 50 varas de ancho que despuntase el Manga, el Miguelete y el Pantanoso, tres arroyos cuyo paso era indispensable salvar de aquel único modo.

En ese camino, donde las ondulaciones del terreno lo exigieran, deberían dejarse cuadrados de una cuadra para que, en caso de encontrarse una tropa de novillos con carruajes, los más inmediatos al cuadrado entraran, en esta especie de original desvío, hasta que los otros pasasen.

Como desde las puntas del Manga a las del Pantanoso, calculábase la extensión del camino en poco más o menos 240 cuadras y desde el Pantanoso había que continuar hasta la falda Oeste del Cerro, el terreno necesario para la trascendente mejora "pagando por su justo valor a los propietarios costaría 7.700 pesos". Si el camino se empezaba a proyectar desde el Distrito del Cerro para afuera —apuntábase— es muy probable que venga a costar muy poco o nada, porque en el interés de los saladeristas y propietarios está establecer ese camino."

Los progresos de la Villa del Cerro fueron lentísimos. La comisión auxiliar en una memoria a la superioridad Municipal, el año 1885, enumeraba como

mejoras urgentes de la localidad: un muelle oficial de pasajeros, alumbrado público, servicio de serenos, chapas de nomenclatura y arreglo de la única plaza pública.

Calculábase que la sección tuviera entonces unos 3.200 habitantes, cuya existencia se supeditaba al trabajo que proporcionaban los once saladeros agrupados en la zona.

Según puede suponerse, esta acumulación de establecimientos insalubres creaba al Cerro un problema de higiene realmente pavoroso.

Los malos olores —el típico olor de saladero, bien conocido— salvaban la extensión de la bahía envolviendo la propia capital en una ola pestífera, según favoreciera la invasión el cambiar de los vientos.

En el Rincón existía un problema que complicaba las cosas: allí los cercos de pitas y zanjas eran las divisorias habituales de los predios y las aguas en descomposición originaban interminables focos peligrosos.

Cuando se han leído las descripciones hechas por viajeros extranjeros del cuadro impresionante que ofrecían los establecimientos saladeriles del Río de la Plata en el siglo pasado, recién puede uno formarse una idea —y apenas aproximada— de lo que significarían la existencia de los saladeros del Cerro, unidos a múltiples pequeños mataderos, graserías y criaderos de cerdos.

Los saladeros, tenían señalado por su carácter especial un radio fijo dentro del departamento de Montevideo.

Sólo podían situarse a la margen derecha del arroyo Miguelete, siguiendo una línea al Norte de la falda del Cerro y de este punto al conocido por Maroñas y de aquí al mar.

Así lo establece el decreto de 30 de abril de 1836, con la salvedad de que los establecidos con anterioridad a esa fecha tenían derecho a conservarse en el paraje que ocupasen.

Tiene el mencionado decreto algunas disposiciones de orden higiénico, como el que reglaba que no podían conservarse en los saladeros las osamentas de los animales muertos sin que se les diera el beneficio a que los destinasen sus propietarios, sino el tiempo preciso para evitar su corrupción. Los contraventores, que dejaran de quemarlas, serían pasibles de multa.

Elementales precauciones, como se ve, en defensa de la salud pública ,establecían las primeras medidas que se registran en la legislación patria y pocas serían las que iban a dictarse en lo sucesivo.

Unicamente el cambio de métodos en la industrialización de las carnes, que redujo a nada —puede decirse— el residuo animal, con la implantación del sistema del frío y de las conservas, pudo modificar el cuadro, al cabo de larguísimos años.

El crecimiento notable de la población en las secciones del Cerro y del Pantanoso, exigió al gobierno de Flores, el nombramiento de un facultativo encargado de atenderlas profesionalmente, recayendo la designación en el doctor Vicente Feliciangeli con un sueldo de 125 pesos mensuales, que le fija el decreto de 9 de enero de 1868.

El médico estaría bajo la dependencia del Jefe Político, residiría donde éste indicase, revistando por el presupuesto jefaturial.

Este Dr. Feliciangeli es el mismo que pocos años más tarde fue asesinado alevosamente por móviles que no se llegaron a esclarecer del todo y los culpables fusilados en la plaza "33".

En punto a instrucción, tiene el Cerro un antecedente precioso que no puede pasar en silencio.

Fue en la cercana villa donde un benemérito preceptor, de nacionalidad español, José María Ló-

pez, inició la enseñanza de prácticas agrícolas en las escuelas rurales.

La idea surgió de dos ciudadanos a quienes debe mucho la causa de la cultura: Lucio Rodríguez y Federico Balparda.

El hombre que necesitaban tuvieron la suerte de hallarlo en López.

El ensayo se llevó a cabo en 1877, en la manzana baldía Nº 109, destinada a plaza pública. Allí debían concurrir los alumnos de las escuelas vecinas.

Otro pioner de la educación popular, Emilio Romero, quiso personalmente delinear los tablones de cultivo, después de haber donado un arado mecánico y hecho cavar a su costo el pozo manantial indispensable.

López regenteaba la escuela de 2º grado en el Cerro a la que dedicó diez y seis años corridos de labor tan perseverante y ahincada, que concluyó al fin con su vida.

Su esposa, la señora Josefa Vidaur de López, compañera en tareas de magisterio ganó como su marido méritos a la gratitud pública.

Como homenaje póstumo se erigió más tarde en el cementerio de la Villa, por cuestación del vecindario el monumento que recuerda "al fundador de la primera escuela de práctica agrícola".

Por resolución del 13 de octubre de 1857, autorizó el gobierno de Pereira a las autoridades eclesiásticas a erigir un oratorio que serviría provisoriamente de iglesia en el sitio más aparente de la manzana 3 de la Villa del Cerro.

En mayo del año siguiente y a pedimento del cura Juan B. Cúneo, encargóse al Maestro Mayor de obras públicas la confección del proyecto respectivo.

Entiendo ser éste el origen de la actual iglesia parroquial, cuya construcción demoróse tantísimos años. Primitivamente estuvo dedicada en aquella localidad, donde los vascos eran muchos, a la virgen de Aranzazú, venerada en un santuario de la provincia de Guipúscoa.

DAGUERROTIPOS, FOTOGRAFIAS Y FOTOGRAFOS

Si se ha de juzgar por las preguntas frecuentes que se me hacen y por las muchas consultas que llevo evacuadas sobre el asunto, existe una gran confusión general no sólo respecto a lo que podría llamarse época —o mejor— "reinado del daguerrotipo" sino a lo que era el daguerrotipo en sí mismo.

Se dice de esta clase de fotografía primitiva una serie de cosas inverosímiles, siendo corriente también adjudicarles una absurda vejez antojadiza.

Un físico francés Nicéforo Niepce dedicado desde 1814 a investigaciones y pruebas tendientes a fijar de algún modo las imágenes, obtenidas en la cámara oscura, logró después de diez años de trabajo solucionar virtualmente el problema.

Asociado al pintor Luis Joaquín Daguerre, pudo Niepce llevar a terreno más práctico sus métodos y luego su socio —muerto de muerte repentina el inventor— tuvo la suerte, prosiguiendo en el camino de perfeccionar el procedimiento heliográfico, de llegar hasta la obtención de imágenes fijadas en claro oscuro sobre una placa metálica.

El 9 de enero de 1839 Arago anunció el descubrimiento en la Academia de Ciencias de París y cinco meses más tarde el estado francés mediante una renta vitalicia de 6.000 francos anuales asignada a Daguerre y otra de 4.000 a favor del hijo de Niepce adquiría la propiedad del invento haciendo públicos inmediatamente los métodos.

Bautizado el sistema por su perfeccionador con el nombre de Daguerrotipo, el descubrimiento tuvo una difusión rapidísima en Europa y los Estados Unidos.

En América del Sur fue al concluir el año 39 que se hicieron los primeros ensayos en Bahía, subsiguientemente en Río de Janeiro y luego en Montevideo a principios del 40.

Una corbeta belga "La Oriental" que en función de "Colegio Hidrográfico" viajaba por estos países con un conjunto de muchachos rebeldes a la corriente disciplina escolar fue la portadora del invento.

Cierto abate Luis Conte, capellán de la original expedición era el encargado de manejar uno de los nuevos admirables instrumentos de que estaba provisto el buque "destinado a sacar con la exactitud que los caracterizaba las vistas más notables de las ciudades y lugares que se debían visitar".

El navío arribó a nuestras playas en el mes de febrero, y aquí como en Brasil el abate dispúsose a ilustrar el itinerario.

Decíase Conte discípulo del propio Daguerre que le tenía confiado las últimas perfecciones, instruyéndolo de ciertos secretos del "modus operandi".

Aunque es verosímil que se hubiese hecho algún anterior ensayo en privado, la primera prueba oficial del daguerrotipo se realizó entre nosotros la mañana del 29 de febrero de 1840.

Tuvo lugar el experimento en el palacio del Cabildo, sitio de reunión del cuerpo legislativo, en presencia de una calificada concurrencia donde figuraban el vicepresidente de la República Luis Eduardo Pérez, el presidente de la Cámara de Diputados Manuel Basilio Bustamante, el Decano del Superior Tribunal, miembros del cuerpo médico, cónsules extranjeros, etc.

Dióse comienzo a la tarea pulimentando con piedra pómez una lámina de cobre plateada que debía recibir la imagen y luego de lavarla con una solución acidulada, calentarla y sensibilizarla con vapores de

yodo —maniobras hechas en la oscuridad— el abate la adaptó a la cámara oscura previamente enfocada hacia la Iglesia Matriz frente por frente del Cabildo y bañada totalmente de sol.

Un cuarto de hora duró la exposición.

Pasando luego a las prácticas de revelación y fijación a base de vapores de mercurio y baño de hiposulfito, Conte "ofreció a la admiración de los circunstantes una hermosísima lámina que representaba el frontispicio de nuestra iglesia principal, en la cual desgraciadamente por la demasiada proximidad en que estaba colocado el aparato, las reducidas dimensiones de la lámina y sobre todo por la elevación de las torres, aparecieron éstas como truncadas en su cúspide".

Al fondo veíanse el mar y la fragata francesa "Atalante". La concurrencia quedó pasmada ante aquel verdadero portento.

A la tarde, con público semejante al de la mañana el operador instalando su máquina en la casa de Santiago Vásquez (calle Sarandí más o menos donde está hoy el Club Uruguay) enfocó la fachada del Cabildo obteniendo otra excelente prueba que regaló al doctor Teodoro Vilardebó, el cual seguía de cerca y con real interés, desde hacía tiempo, el curso del descubrimiento en el viejo mundo.

De estas dos primeras placas de daguerrotipo sacadas en Montevideo no hay noticias ni probabilidad —sino remotísima— de que se conserven.

Una litografía de la iglesia Matriz publicada en el periódico "El Talismán", en 1840, está copiada verosímilmente del daguerrotipo que obtuvo Conte, según lógicas y ponderadas deducciones. Pero es lo más que puede decirse al respecto, por ahora.

No obstante el porvenir suele reservar inesperadas sorpresas en casos análogos.

"La Oriental" prosiguiendo su viaje desembarcó en nuestra capital al capellán cuya salud precaria no le permitía afrontar los riesgos del mar, y el 13 de junio la corbeta naufragaba en Valparaíso salvándose todos sus hombres.

El abate hizo venir de Francia un aparato semejante al de la escuela, el mismo que fue sacado a remate cuando se ausentó del país en 1847.

Pero ya para aquellos días había personas curiosas, como el mismo Dr. Vilardebó, que, poseedoras de máquinas de deguerrotipo, las manejaban con éxito, aplicándolas a reproducir edificios u objetos en reposo.

Aunque los quince minutos de exposición que Conte dio a sus placas el año 40 pudieran disminuirse un poco, la posibilidad de reproducir modelos vivos estaba excluída en absoluto pues no se conseguía una inmovilidad tan prolongada.

A despecho de la certeza de estas experiencias en edificios públicos, calles, etc., todavía no se ha visto ninguna vista de Montevideo o sitio de la república tomada al daguerrotipo.

En Buenos Aires existe una serie obtenida por el ingeniero Pellegrini, aunque no tan hermosa ni tan perfecta como las que se sacaron en el Paraguay, alrededor de 1859, para ilustrar el libro de Du-Graty.

Mientras tanto, Claudet, de París, en 1841, exaltando con cloruro de yodo la sensibilidad de las placas a la vez que introducía el uso de lentes cortos de foco, lograba obtener imágenes humanas por heliograbado.

El desideratum del método estaba descubierto y su difusión inmediata sobrepasaría todo límite.

En Montevideo se conoció el nuevo sistema entre fines de 1842 y principios de 1843 siendo Juan A. Benet, operador inglés con galería en la esquina Solís y Cerrito quien introdujo el invento.

De aquí dedúcese que no puede existir retrato

daguerrotipo anterior a 1841 y, si se trata de planchas obtenidas en nuestra capital el límite tiene que fijarse en los últimos dos meses del 42.

Los daguerrotipos de esa primer época artística están sacados sobre una chapa metálica que hace espejo obligando a "buscarles la luz" para conseguir visión perfecta de la imagen.

Los contrastes son tenues y en algunos sacados en años más próximos se nota una leve coloración en las carnes y retoques de oro hechos a mano sobre las alhajas.

En 1857 un cambio de métodos perfeccionó el heliograbado con la obtención de retratos en vidrio o sea daguerrotipos en que la placa metálica venía a sustituirse por un vidrio sensibilizado.

No obstante su fragilidad, el nuevo sistema tenía la ventaja de ser invulnerable a las influencias atmosféricas que oxidaban el metal. Además los retoques de oro que solían dañar el retrato podíanse realizar impunemente.

Los heliograbados en metal o en vidrio se condicionaban en estuches forrados de piel y con interior de terciopelo, que les prestaban a la vez que un aire de delicadeza cierta especial factura artística.

Algunos estuches con tapas historiadas y bajos relieves eran piezas de arte de indiscutible gusto. Otros retratos se colocaban en marcos de prolija labor y cuando entró la competencia de precios se entregaban sencillamente con un *paspartout* y un vidrio fileteado de papel negro.

La fotografía en papel que no tardó mucho en descubrirse, y fue conocida entre nosotros en la segunda mitad del año 1853, trajo como consecuencia el abandono total de los viejos sistemas en planchas o vidrio.

Las casas del ramo —que ya abundaban— aumentaron considerablemente y los operadores en largas jiras por la república divulgaron el retrato accesible a todos, de entonces más, por unos cuantos patacones.

También los aparatos de daguerrotipo tenían hecha su cosecha y su época en el litoral y el interior.

Gregorio Blanes, en carta que escribe del Salto a su hermano Mauricio con fecha 29 de enero de 1851 le dice refiriéndose a un grupo de familia:

"...con motivo de haber sido favorecido este pueblo de una máquina al daguerrotipo, hemos entrado por la moda, etc..."

Fructuoso B. Alburquerque con un equipo volante sacaba daguerrotipos en Minas, Florida y Durazno, más o menos en esa época.

Las fotografías en papel obedecieron primitivamente a un tipo uniforme, en tarjetas pequeñas que se conocían por tarjetas visita.

A estas siguió, incrementándose tanto que hubo de dominar el mercado, la tarjeta álbum de triple formato aproximado de las anteriores.

La variación de títulos comenzó y en 1882 la clasificación profesional de las tarjetas era: chica, grande, boudoir, imperial, promenade y extra promenade.

Finalmente, en la actualidad, la anarquía es completa en lo que dice a tamaños y no obstante el perfeccionamiento de los métodos de labor, en lo que toca al trabajo más bien hemos retrogradado que avanzado.

El convencionalismo, el apuro y la inseguridad de los preparados esenciales no permiten, en la hora que vivimos, obtener fotografías de calidad comparable a las clásicas de Bate y más adelante a las que trabajaba Fitz-Patrick.

Tengo en mi colección tarjetas visita que cuentan 70 años muy largos, las cuales conservan una

frescura y valor de tonos que no envidian nada al mejor platinotipo moderno.

Rico renglón de comercio permitió a quienes supieron explotarlo, alzar verdaderos capitales.

Cuando Rafael Ruano remató el famoso primitivo establecimiento de Bate y Cía. en 1867, decía "El Siglo" que esa fotografía había hecho la fortuna de tres personas.

LOS TRANVIAS DE LA CAPITAL

Creo que pueda resultar extraña la afirmación de que el tranvía, en la modestia de sus coches y sus caballitos, tal cual lo vemos ahora en el recuerdo o si a mal no viene por referencias, haya constituído por años y años el desideratum de las conquistas de progreso urbano en nuestras poblaciones.

Excepción hecha de Montevideo, sólo dos ciudades, entre las uruguayas, alcanzaron a disfrutar de esa entonces maravilla de comodidad, signo evidente de adelanto superior, por otra parte.

Paysandú fue la primera y luego, tardíamente, si se tiene en cuenta su importancia como urbe litoral, el Salto.

Sin embargo, el tranvía salteño establecido recién en 1897 por Juan Nicolás Schuch, contaba antecedentes remotos, pues Luis Revuelta ya había expuesto un primer proyecto a la Junta E. Administrativa el año 70 y el 72 obtenido privilegio para instalarlo una sociedad nacional que representaba aquel pundonoroso militar que se llamó Alfredo Trianón, sociedad que alcanzó a colocar su primer riel en 1873, pero que luego hubo de hacer abandono de las obras.

Una concesión otorgada en 1877 enredóse con la Junta en un pleito arrastrado veinte años por los juzgados, pone fin a la accidentada historia de los tranvías de mi ciudad natal, hasta los días de Schuch.

Lamento que la falta de datos me impida decir algo del tranvía de Paysandú.

Los tranvías montevideanos remontan a la época de la dictadura del general Venancio Flores, época de florecimiento excepcional de la república, época única, tal vez, en la existencia de la nación.

Dos concesiones se otorgaron en ese gobierno, el año 1866.

Una de las líneas a explotar tenía precedentes que garantizaban de antemano el éxito de la empresa: la que debía unir la ciudad con la Villa de la Unión.

La otra, aunque sin experiencia sobre el terreno parecía tener seguros los resultados también, enlazando el centro de la capital con el magnífico barrio del Paso del Molino.

En el camino a la Unión funcionaba desde el año 1853, por iniciativa de Norberto Larravide, un servicio de coches colectivos, ómnibus tirados por caballos a través de un infernal camino de piedras en cuña.

La concesión del tranvía al Paso del Molino, lleva fecha 14 de noviembre del 66 y se otorgó a un sindicato de capitalistas, representado por la razón social Louis Sauze y compañía.

La propuesta de la firma aparece de una liberalidad asombrosa, que empareja con los estrictos términos del respectivo decreto.

El *trenway* o ferrocarril de sangre —ambos términos eran sinónimos en esos años y la grafía actual tranvía, nuestra, no estaba fijada aún— quedaría establecido de acuerdo con tres artículos, de los cuales eran básicos el primero y el segundo solamente.

Conforme al primero el gobierno concedía a la empresa el pase libre por la aduana de todos los materiales necesarios para las obras y la conservación de las mismas y sus accesorios.

Por el 2º la empresa se comprometía a dar principio a los trabajos a los ocho meses de firmado el respectivo contrato y al año de la misma fecha debían hallarse librados al servicio público los coches.

En cuanto al artículo 3º decía así: "La clase de rails que se emplearán es del sistema llamado

Crescent Rail, el tren rodante se compondrá por lo menos de doce wagones, cuatro de primera clase, cuatro para encomiendas y carga (según los croquis que se acompañaban) y de construcción lo más lujoso y perfecto que se fabrica en los Estados Unidos, comprometiéndose a introducir sucesivamente el número de vehículos que sean necesarios en relación al movimiento y a su aumento".

El gobierno al aceptar la propuesta añadió la cláusula de que las tarifas de carga y pasaje a establecerse serían hechas de común acuerdo con la autoridad.

Simplísimo a más no poder el convenio, envolvíase en sus escuetos párrafos la ventaja importantísima de ser una concesión sin término.

La escritura oficial se pasó recién el 29 de agosto de 1868. A mediados de julio del 69 la línea estaba a punto de inaugurarse.

Faltaba sólo determinar la salida o estación del centro siendo creencia generalizada que podía establecerse en el triángulo o ensanche de la calle Rincón al desembocar en Florida, sitio en que no estando edificadas las esquinas Noreste y Sudeste de Florida y Mercedes, existía espacio a la vez amplio y estratégicamente situado.

El 21 de agosto del 69 tuvo lugar un ensayo general privado de la línea, con buen éxito.

El recorrido total regulaba 5 kilómetros con treinta y seis curvas y algunos repechos.

El principal de estos, que se creía capaz de originar dificultades, era el repecho de Sovera-Agraciada, después de pasar Nueva York, con sus 23 milímetros por metro. Tomaba su nombre de Eusebio de la Sovera, propietario de una carpintería señalada con el número 163 en la primer calle citada.

Otro repecho respetable era el de Suárez, fren-

te al mirador del prócer, donde se alza su estatua. El desnivel alcanzaba allí a 27 mm. por metro.

La fama del primer repecho fue causa de que al inaugurarse la línea se diera un espectáculo singular.

La gente circunvecina, y también la que no lo era precisamente, habíase dividido entre dos opiniones.

Creían unos que los trenes no podrían subir la cuesta y entendían los otros que el repecho famoso no presentaría obstáculo de ninguna clase.

Por este motivo, la concurrencia de público a esa altura de la calle Agraciada sobrepasó muchísimo a la que pudo ofrecerse en el resto del trayecto.

La empresa, aunque en principio no tenía duda de que el llamado "gravísimo obstáculo" no sería tal, se acauteló preparando elementos para añadirlos al tiro normal de los coches, a modo de cuarta.

Pero todo pasó sin novedad y sin que fuese preciso recurrir a las "mulas extras", que esperaban prontas.

En cuanto a las curvas, siendo menores de 40 metros de radio, fueron modificadas luego, poco a poco, y una cuyo nombre se hizo popular y creo que hasta fue término de pasaje, era la curva de Santiñaque, apellido de un almacenero italiano establecido en la vereda Oeste de Agraciada, frente a la bocacalle de Ascensio (actual), donde estaba la casa del coronel Angel Muniz.

Próximo el libramiento de las líneas al público, la Junta Municipal, cuidando la seguridad del tránsito, prohibió la circulación de carretas de bueyes en el camino de la Agraciada, desde el Paso del Molino hasta la calle Ibicuy.

Aquellos vehículos rodarían por el Paso de las Duranas y el camino del Reducto.

La medida dio origen a una formal protesta que

suscribieron centenares de carreros, comerciantes y afines, mientras los vecinos de la vía favorecida, por su lado, apoyaban lo resuelto por la Junta en todo sentido.

El lunes 30 de agosto de 1869, después de un ensayo oficial el día antes, se inauguraron los servicios tranviarios de la llamada línea del Paso del Molino.

Los coches en circulación en ese momento eran nada más que cuatro, aumentados paulatinamente a siete y a nueve. Cada uno tenía capacidad para treinta personas y por su exceso de altura se les tildó, con ese motivo, de ser poco elegantes de línea.

Los rieles eran de fabricación belga con un nuevo sistema de traviesas.

No sabría decir si los coches de carga llegaron a funcionar. Si corrieron alguna vez, el experimento no debió resultar. Los llamados en Río de Janeiro coches "bageiros", donde los morros con sus desniveles los tornaban indispensables todavía en la segunda década de este siglo, no se justificaban en Montevideo, al menos por tan fundamental causa.

Inmediatamente se puso en el tapete el plan capitalísimo de llevar las vías rumbo a la Villa del Cerro, muy separada de igual modo que la zona intermedia de la capital y exenta de todo medio fácil y económico de transporte.

El domingo 21 de enero de 1877 a la hora 18.30 el primer vagón de ensayo corrió hasta el Puente del Pantanoso, empleando 20 minutos en el trayecto.

El Tranvía Oriental, uno de los más modernos y el que fue objeto de múltiples aumentos de recorrido por sucesivas concesiones y por la adquisición de empresas en bancarrota, como las de los tranvías Montevideano, Uruguayo, etc., libró al público su primera sección el 7 de febrero del año 1875.

Destinado a llevar sus rieles por todos los barrios de la capital, fue avanzando en la medida que

la urbe se iba extendiendo y las calles libres de los obstáculos que las cortaban, se volvían efectivas vías de tránsito.

Comenzó el servicio con el funcionamiento en la denominada 1ª sección, urbana y pobladora a la vez, cuyo recorrido comprendía las calles Andes, Orillas del Plata —ahora Galicia— Yaguarón (rieles levantados últimamente) y Goes —Avenida General Flores— hasta Larrañaga.

La segunda sección, cuya apertura se anunciaba ya en el 75, "el año terrible", comprendería las calles Maldonado, Cámaras —Juan Carlos Gómez— Reconquista y Guaraní hasta la puerta Sud del Mercado del Puerto.

En 1880 un brazo de línea tendido por toda la extensión de la calle Misiones hasta Reconquista, conectó los coches de la zona Sud con el Puerto y la Aduana...

La historia de los tranvías montevideanos da mucho paño y será preciso volver sobre el tema algún día.

NOTICIA DE BAÑOS Y PLAYAS

Ahora que los que mandan en el Municipio de la Capital parecen esmerarse por tratar a contrapelo todo lo atinente a mejoras y servicios de las playas balnearias, me ha parecido tiempo oportuno para bocetar una liviana crónica balnearia retrospectiva, espigando entre las noticias sueltas que halladas al azar de otras labores de investigación, guardo en mis nutridos índices de trabajo.

Amigo de que, a ser posible, se enrede en mis narraciones —prestándoles mayor atractivo— un pedazo de recuerdo personal o algo de lo que todavía se suele mentar en las conversaciones de la casa por el padre, la madre o una tía vieja, mis memorias ante el tema en cuestión me excluyen, está vez, en absoluto.

Salteño yo —y en buena hora lo diga— conocí este medio mar montevideano, cuando tenía 15 años, en un viaje de vacaciones en enero de 1894.

De este modo, en lo que dice a lejana y primera impresión propia, fuera más viva y más colorida si me llamaran a hablar de los baños del Salto Chico y del Astillero, en aquellas correntosas y limpias aguas del Uruguay, más dulces aún que la dulzura con que las recuerdo...

Si todavía en 1894 podía decirse que toda la costa del mar era costa de baño, las playas de Ramírez y de Pocitos destacaban ya sobre la arena el bosque de largas estacas sobre las cuales alzábanse muelles, kioscos, casillas y pasarelas.

Y pequeños conjuntos lacustres semejantes emergían por la Aguada y por el lado Sur.

La construcción voladiza había sustituído a las que se estilaban cuando se pensó en habilitar el his-

tórico y remoto "Baño de los Padres" y muchos años después, la plataforma del "gallinero" de Gounouillou.

De aquel baño, primer sitio balneario nominado que se conozca, dice Isidoro de María en *Montevideo Antiguo:*

"Donde existe el Mercado del Puerto en la actualidad, era la costa del mar que se llamaba el Baño de los Padres, sin que por eso fuese exclusivo para los Reverendos del convento cercano de San Francisco.

En la muralla de esa parte que enfrentaba a la guardia de la batería de San Juan, había una abertura que conducía al mar. Una pared de piedra alzada entre ella y la costa servía de parapeto para encubrir los bañistas por decencia.

Era el sitio preciso para bañarse los religiosos franciscanos que, en traje de Adán, como los demás bañistas, con excepción de las mujeres, se daban su baño".

Yendo por cuenta y responsabilidad del poco aprensivo Don Isidoro eso del nudismo absoluto de los reverendos de San Francisco y sus coetáneos, yo me atrevo a creer que de esos años para acá debió usarse algún familiar calzón de lienzo, faja o especie cualquiera de taparrabo, pues no es presumible que el traje de Adán no hubiera sido proscripto hasta la época en que aparecieron en uso los calzoncillos "ad-hoc", que según una de mis notas fue en el verano de 1861-62.

Fue por esos años más o menos que se construyeron en la costa Sur de la ciudad vieja los baños de Bastos que importaban un gran adelanto con el fondo enlozado que igualaba el piso y el murete que defendía a los bañistas inexpertos al quebrar la ola.

Las pequeñas playitas del Sur estaban habilitadas sea para baño de hombres o de mujeres y los vecinos cuyas fincas daban al mar acostumbraban a alquilar a los bañistas elementales casillas de tablas para desvestirse y guardar las ropas, al precio —hoy inverosímil— de dos centésimos.

Naturalmente que hablando de la costa Sur se habla de una costa que no es desde luego la actual ceñida por los magníficos paredones de la Rambla, ni siquiera tampoco los que conocieron los montevideanos de mi tiempo.

El mar llegaba hasta las calles de Bartolomé Mitre y Juan Carlos Gómez, separando con una playa la calle Maldonado y la denominada Santa Teresa que hoy es Recinto.

Frente se extendía un macizo de piedras cortado por el profundo tajo que se llamaba la Canaleta, sitio difícil y traidor, señalados por fierros clavados de distancia en distancia y que sostenían unas cuerdas.

Después, al construirse la primitiva muralla que corrió de la calle Ciudadela al Cubo del Sur, se plantaron sobre estacas las casillas de los baños de Aurquía puerta Nº 1 de la calle Maldonado, y cuyo frontón, último resto, se derrumbó, si mal no recuerdo, cuando el famoso temporal de julio.

La distancia de la ciudad y lo deficiente de los medios de transporte de la época impedían utilizar las verdaderas playas semi-lunadas de Ramírez y la más remota aún de los Pocitos.

Sólo se llegó a ellas en demorado avance, previa conquista de otras inferiores y menores, como, por ejemplo, la playa de Patricio.

Playa de Patricio, nótese bien y no Playa de los Patricios como ridícula y aristocráticamente han dado en llamarla algunos en los últimos tiempos y después de cegada.

Como que el nombre le venía de un pardo que se llamaba Patricio y era el encargado de las casi-

llas y no de que tal playita fuera el baño habitual, v. gr., de Don Joaquín Suárez, el Dr. Francisco Solano Antuña u otros personajes de igual fuste...

La población, compenetrada de la superioridad de la playa Ramírez —cuyo nombre se le dio por el antiguo saladero así denominado que había cerca de la costa a la altura de la calle Tacuarembó— pedía un medio de locomoción adecuado y barato.

"Un ómnibus a seis vintenes que llevase a la gente a cualquir hora" era la modesta ambición de un gacetillero metropolitano del tiempo de Berro.

Y el mismo encargábase de proclamar las bondades de la suspirada playa "donde la gente no se anduviera lastimando los pies en las piedras y en los vidrios de los baños de la ciudad".

De Pocitos decía un diario de 1879:

"BAÑOS DE POCITOS. — Este pintoresco sitio estuvo anteayer (domingo 26 de enero) extremadamente concurrido.

Numerosos bañistas se sumergían con delicia en sus puras y frescas aguas y después de esa higiénica operación se refugiaron bajo carpas para fortalecer el estómago con el mate o el asado".

Era la playa todavía salvaje con el solo poderoso atractivo de sus propios encantos.

La conquista oficial para la civilización, o sea la inauguración del Establecimiento Balneario demoró tres años más.

Tuvo lugar el 3 de diciembre de 1882 —sin esperar, como se ve, a que las aguas fueran bendecidas en día que los viejos, según se refiere, llamaban de la Pura y Limpia.

Constaba el nuevo balneario de 68 casillas de señoras, 3 depósitos de agua y tres casillas de lluvia, siendo gemelo el departamento de hombres.

Al bajar del tren —que entraba dando aquel larguísimo rodeo por la calle Rivera— a la izquierda

había cuatro galerías cubiertas de cañas de Castilla y ramas para tomar aire al amparo del sol.

El restaurant corría a cargo de Manuel Lede, antiguo y conocido mozo de la Confitería Oriental.

No faltaba nada: iluminación con gas pneumático (64 picos) y teléfono.

Los montevideanos lo conocieron con el nombre familiar de "las Piletas" y fue probablemente además de la única realización completa de la "Epoca de Reus", 1888-90 un apropiado símbolo de la época.

Los baños públicos de mar y agua dulce de la capital, concepción grandiosa para sus tiempos —y aun para los actuales— abiertos al público por aquellos años, alcanzaron a funcionar languidecientes y fuera de moda hasta 1907 o 1908.

Significaron algo excepcional en cualquier sentido, en una ciudad como era Montevideo hace medio siglo. No se conocía nada igual en América Latina.

Se proyectó un establecimiento igual en Buenos Aires, el cual debía construirse en el Paseo de Julio, entre las calles Callao, Ayacucho y Juncal, amparado por una concesión municipal por término de 80 años, pero del animoso plan sólo queda, ahora, la medalla que el contratista coronel Carlos Gaudencio hizo batir conmemorando la iniciación de las obras, cuando era Presidente de la nación argentina el Dr. Miguel Juárez Celman...

Aquí, asociado con Emilio Reus, también el concesionario fue el coronel Gaudencio, porteño que sirvió en nuestro ejército y en el de su patria, hombre de larga y movida existencia, que alcanzó a servir en 1904 en las filas gubernistas, avejentado y enfermo, para fallecer en esta capital dos años más tarde. Las iniciales de Gaudencio y las de Reus lucían en el frente Norte.

Las obras del gran balneario —como si hubiera existido el presentimiento de que la era de inflazón y de grandeza no podría prolongarse mucho— se llevaron a término con un apresuramiento tan grande que se las concluyó en 150 días hábiles de trabajo.

Cubría el Balneario en la punta de Gounouillou, la manzana que delimitan las calles Piedras y Guaraní y la rambla que bordea la bahía, con entrada monumental por Piedras.

Constituían el doble casco fundamental del establecimiento dos grandes piletas, de sesenta metros de largo, una para baño de señoras y otra para baño de hombres, cubiertas por una alta y airosa claraboya de vidrios, y alimentadas con agua de mar que bombeaban poderosas máquinas.

El fondo descendía en leve pendiente en dirección norte, donde un conjunto de grutas y cascadas hacía el fondo decorativo.

Una numerosísima serie de camarines se extendía en el corredor de la pileta, cuyas aguas verdes eran renovadas cuando menos dos veces por día en horas en que el público estaba especialmente invitado para presenciar la exigida cuanto indispensable operación.

Complementando este servicio, habían departamentos de hidroterapia medicinal, departamentos de baños de inmersión individuales y filas de lavatorios, de duchas y de lluvias, frías y calientes, salobres y dulces. Anexos funcionaban servicios de peluquería, pedicuro, manícuro y tocador de señoras, y en todo lo largo del frente a la calle Piedras se extendían los grandes salones de concierto, reunión social, confitería, bar y café.

Y por todas partes, repartidos en profusión, ricos mármoles, prolijos implementos de metal, maderas trabajadas con primor y brillantes lacas y barnices.

Establecimiento semejante —suntuoso para la capital de 1888— exigía público de afuera que contribuyese a sostenerlo.

Fue entonces, y a tal efecto, que se dio principio a la edificación del Gran Hotel Nacional, en la manzana de enfrente, la gran casa de cuatro pisos, que pese a que se trabajó de noche, a la luz de arcos voltaicos, no alcanzó a ser habilitada para sus fines y vino a convertirse primero en local de la Universidad y ahora está ocupado por la Facultad de Ingeniería y varios anexos.

Pero las esperanzas que se pudieron fundar en la marcha futura del Hotel Nacional fueron llevadas por el viento huracanado de la formidable crisis del 90.

EL GAS

Poco más de un año ha corrido desde el triunfo de la revolución de Flores en 1865, cuando gracias a un nuevo contrato entre el Poder Ejecutivo y la Empresa del Gas, la ciudad de Montevideo mejoró el alumbrado público en una forma que guardaba relación con la era de progreso recién abierta para la República, con aquella victoria.

En 1866, todavía, la iluminación de la capital —reducido su perímetro a la Ciudad Vieja y a la Nueva Ciudad, que terminaba en la calle Ejido, pues no contaban ni el Cordón ni la Aguada— se realizaba con 493 faroles de gas y 477 de aceite de potro.

Por el renovado contrato cuya duración se fijaba en quince años "debía quedar completamente iluminada, al precio de cuatro pesos por farol, la Ciudad Vieja en términos de seis meses, la Nueva en doce, y el radio hasta el Paso del Molino y la Villa de la Unión, en cuarenta y ocho.

La Comisión Auxiliar de la Unión, que no se resignaba a esperar semi a oscuras los cuatro años del plazo, llamó a propuestas, el 4 de julio del mismo año, 1866, para la colocación de 80 faroles "con reverberos de cuatro picos y cada pico con el resplandor correspondiente", alimentados con aceite fino. Por separado, además,se oirían propuestas para alumbrar el pueblo a kerosene.

El gas, según vemos, iba extendiendo sus servicios, insustituíble todavía por muchos años, después de casi cuarto de siglo de ensayado en Montevideo y por consiguiente en el país.

En verdad Montevideo pudo haber tenido la prelación del nuevo sistema de alumbrado en el Río de la Plata —conforme posee la prelación de la luz eléc-

trica— si graves sucesos políticos no hubiesen obstaculizado el establecimiento del servicio de gas.

La primer iniciativa en ese sentido remonta al mes de abril de 1852, cuando los señores Isola (Demetrio y Aquiles), gestionaron ante el Poder Ejecutivo la concesión exclusiva para explotar el sistema de alumbrado público y particular, por medio del gas.

Su privilegio debía durar quince años y a cambio de las ventajas que la explotación pudiera reportarles, se comprometían a servir gratuitamente —por tiempo que debía acordarse— el alumbrado del perímetro que delimitaban las calles 25 de Mayo, Rincón, Zabala y Juncal, y las cuadras traviesas incluídas de Misiones, Treinta y Tres, Ituzaingó, Cámaras (Juan C. Gómez) y Cerro (Bartolomé Mitre).

Una sociedad por acciones respaldaba la iniciativa y la aceptación por parte del gobierno era descontada con tanta certeza, que antes de que el privilegio estuviese legalmente obtenido Demetrio Isola se embarcó para Europa en busca del equipo de máquinas necesarias.

Los ensayos del gas realizados en la calle 25 de Mayo —en la botica de Mario Isola, precisamente— habían convencido y entusiasmado a la vez al público capitalino y a los capitalistas que debían suscribir las acciones.

El sistema de producción de gas, era muy distinto del actual, desde luego, pues en vez de extraerse la mezcla química por destilación del carbón, se obtenía por la destilación en recipientes cerrados, de toda clase de materias orgánicas, principalmente grasas.

La falta de hulla y el precio de la que debía traerse de Inglaterra, explicaba la preferencia acordada a un método industrial reconocidamente inferior al usado en las naciones del Viejo Mundo, pero de particular adaptación al sitio.

Aquí abundaban —hasta por demás— los residuos orgánicos, constituídos por todos los desperdicios de los mataderos, graserías y salazones, y cantidad de animales muertos, que podían alimentar los cilindros donde se generaba el hidrógeno y el carbono constitutivos de la luminosa mezcla.

La usina se estableció en la parte norte de la ciudad, sobre la bahía, más o menos entre las calles Arapey (Río Branco) y Río Negro, y las oficinas de dirección en la calle Uruguay Nº 45, donde se vendían aparatos, adornos, etc., para las instalaciones domiciliarias.

En mayo del 53 el buque inglés "Prepontis" condujo las últimas maquinarias y enseres.

Por esos días "el zanjeado" llegaba a la altura de Juncal, en la calle 25 de Mayo, estaban tiradas las líneas por donde irían los caños y muchas "casas de trato" tenían solicitados los nuevos servicios de alumbrado.

El 17 de julio se realizaron, con buen éxito, los últimos ensayos y al otro día 18, Fiesta Patria, se produjo una revolución en la Plaza Matriz, quedando el gobierno casi descuajado.

Un suceso de tal magnitud atrasó la marcha de la progresista innovación, pero normalizadas las cosas poco a poco y hasta cierta altura en la presidencia de Flores, y todavía más, después de la elección de Pereira en 1856, un acontecimiento fatal, vino a herir de muerte la progresista iniciativa de los hermanos Isola.

En marzo de 1857 la capital fue invadida por la fiebre amarilla, que introdujo un barco proveniente del Brasil.

El día 3, un hombre de mar, italiano, Juan Demiano, fallecía —el primero— víctima de una enfermedad que los médicos, unos no acertaban a diag-

nosticar y otros se empeñaban en ocultar el verdadero diagnóstico.

Desde aquella fecha hasta la última defunción por la fiebre registrada el 25 de junio, en la persona de un pianista español, Antonio Anlés, de 38 años, masón, que había prestado servicios en las comisiones de la Sociedad Filantrópica, el número de muertos, conforme a una deficiente estadística policial, alcanzó a 888.

Ignorado entonces —y puede decirse que hasta hace poco, cuando el ilustre médico cubano Dr. Finlay descubrió la trasmisión del microbio por el mosquito hembra "Stegomia fasciata"— el origen de la fiebre amarilla, cundió en la población montevideana la especie alarmante que la misteriosa epidemia debía provenir del gas del alumbrado o tal vez de los residuos venenosos acumulados en el tanque del gasómetro de la usina, situada tan en el centro de la población.

Nadie, una vez que la sospecha tomó vuelo, quiso saber nada del gas, y no sólo se cerraron los picos sino que cantidad de suscritores apresuráronse a hacer cortar de inmediato las respectivas cañerías.

Concluída la peste, el resquemor y las sospechas persistieron mucho tiempo, llevando a la empresa al borde de la completa ruina, y sólo algunas calles de la Ciudad Vieja seguían alumbradas a gas.

Pero la deficiencia de los faroles de aceite era tanto y tanto el contraste entre ambos sistemas de iluminación que se procuró el modo de restablecer un servicio realmente imprescindible, una vez conocidas sus ventajas.

La empresa y el gobierno pudieron ponerse de acuerdo.

Aquélla obtenía una prórroga de veinte años en su monopolio para resarcirse de los perjuicios que se le habían ocasionado comprometiéndose, en cambio, a trasladar la usina a la costa sur y a usar en la producción del gas solamente carbón de piedra.

Según cláusulas del viejo contrato el cobro del impuesto de alumbrado lo seguiría efectuando la compañía concesionaria.

No convenció del todo al público grueso este convenio de 1859 y los cambios introducidos en el métodos de obtención.

La absurda creencia de que el gas era un generador de pestes se mantenía tan despierta que los cuerpos facultativos creyéronse en el caso de formular la siguiente solemne y pública manifestación conjunta:

"Los abajo firmados, doctores en medicina y profesores de farmacia y química, con el objeto de desvanecer preocupaciones vulgares que pueden todavía existir sobre el uso del gas como agente nocivo a la salubridad de un pueblo, declaramos que tal aprensión no se funda en ningún principio práctico ni científico; y que el gas, tanto en su elaboración, como en su uso, es completamente inofensivo e inocente, si se trabaja con los aparatos y la inteligencia que exige esta industria en todas partes del mundo civilizado.

"Montevideo, 6 de agosto de 1860.

"Enrique Muñoz, M. D., doctor Petti, P. Leonard, Dr. Méndez, Fermín Ferreira, L. Michaelson, Santiago Bond, M. D., Félix de Castro, doctor Estevan Wonner, J. M. de Azarola, doctor J. B. Antonini, Francisco E. Bond, M. D., Ramón Sebastiá, Guillermo Cranwell, Mario Isola, J. R. Rochietti, Abelardo Rey, G. B. Cranwell, Augusto Lascazes, Román M. Roquí, Antonio Desey, S. Dandy, J. M. Carrera Bailler, Pablo J. Rochietti, O. Despouy".

Una nueva usina fue edificada en el extremo de la calle Florida, donde aún existe, con su caracte-

rística torre, su reloj y la divisa en latín "Ex fumo dare lucem", del "Humo hacer la luz".

Y así queda bosquejada la historia del alumbrado a gas en Montevideo en una mitad cuando menos y en el período más interesante.

Cuando se haga la página complementaria, se hablará también del alumbrado a gas en el Salto, única ciudad de la república donde se usó, exceptuando Montevideo.

EL ANTIGUO CEMENTERIO INGLES

Cuando se llevó a las cámaras el proyecto de ley por el cual se expropiaba el solar del antiguo Cementerio Inglés, la comisión informante del Senado introdujo una atinada modificación en el texto.

Creyó que en vez de expresarse que el predio adquirido por el Estado se destinaba a construir allí el Palacio de Gobierno, debía contemplarse con más amplitud y libertad el definitivo plan de futuro y la ley —en consecuencia— vino a quedar redactada en estos términos.

Art. 1º Declárase de utilidad pública la expropiación del terreno que ocupa el Cementerio Británico situado en la calle 18 de Julio, destinándose a la construcción en él de edificios de los Poderes Públicos.

Art. 2º El importe de la expropiación será abonado de las rentas generales.

Esta ley en dos simples artículos, promulgada con las firmas del presidente Santos y su ministro de Gobierno Dr. Carlos de Castro, el 1º de octubre de 1884, significaba la definitiva solución de un asunto de importancia extraordinaria para Montevideo y que venía arrastrándose de muchos años atrás en tramitación diplomático-administrativa.

El Cementerio Británico, Inglés como se le llamaba popularmente o de Disidentes, que era el más apropiado de todos, constituía un obstáculo insuperable para el desarrollo de la capital.

Lejano y extramuros en su época primitiva, el progreso urbano lo iba rodeando a punto de que las dos manzanas que integraban el predio venían a hallarse en medio de Montevideo y con frente a la calle 18 de Julio, la principal de todas sus vías de tránsito.

El plano de Reyes de 1829, marca en extraña forma que más recuerda una laguna que un solar, la ubicación del Cementerio Inglés. Los límites que le asigna el ilustre general de ingenieros se prolongan hasta la vereda norte de 18 de Julio por un lado y sobrepasan Soriano en la esquina de la hoy llamada calle Santiago de Chile, antes Médanos.

Por la época del plano iba corrido un año que un grupo de residentes ingleses había adquirido a Juan Hall, por escritura de abril de 1828, la propiedad del gran predio.

Hall, a su turno, lo tenía como suyo por compra efectuada el 30 de setiembre del año 25 al presbítero Manuel Salinas, quien lo hubo por donación del Gobierno portugués que entonces mandaba en nuestra patria.

Una comisión delegada de la colonia británica bajo el alto patronato de sus ministros o cónsules estaba encargada de todo lo atinente al cementerio y esta forma de administración dual tuvo su parte en los tropiezos que cruzaron las tentativas de un arreglo con la comuna.

En la solución final debió influir mucho, estoy cierto, la estrecha amistad que existía entre el Presidente General Santos y el Coronel Guillermo Grifford Palgrave, representante de Inglaterra, hombre medio excéntrico a quien se llegó a creer consejero militar del gobierno.

Por curioso contraste el coronel que era católico, cuando falleció en nuestra capital fue enterrado en el panteón de su compatriota J. Ingouville en el Cementerio Central.

Al proyecto de ley de expropiación había precedido un prolijo negociar con la Comisión de Residentes, que concluyó en una especie de protocolo privado y discutido y capitulado punto por punto.

La ley que terminaba la tramitación, solicitada

de las Cámaras por el Ejecutivo Nacional, tuvo sanción después que el Gobierno Inglés dio su necesario acuerdo, trasmitido telegráficamente a Palgrave.

"Foreing Office. Londres, agosto 25. 1884. Los arreglos propuestos en el Memorándum de Dr. Castro trasmitidos en el despacho de U. S. de 12 de julio último, han sido aprobados en general por el gobierno de Su Majestad. Los detalles quedan para ser arreglados entre V. S. el Comité y el Gobierno de la República del Uruguay. (firmado) Granville".

En el proyecto Castro figuraba la previa fijación por peritos del valor del inmueble cuya área alcanzaba a metros 20.258.79 y a tal objeto fueron designados los agrimensores Eduardo Cansttat por el Estado y Alberto Calamet por los residentes.

Su cometido era hallar la cantidad equitativa entre el mínimo de 100 mil pesos ofrecidos por la nación y las 29 mil libras esterlinas que pretendía la contraparte.

Los peritos "según su leal saber y entender" se colocaron en 126 mil pesos, cifra en que convinieron ambas partes.

El precio sería pagado con 2 mil libras al contado y el resto en cuotas mensuales de mil hasta su cancelación. Todo esto, junto con varias clásulas de detalle, se redujo a escritura pública que suscribieron el 10 de octubre de 1884, por ante el escribano auxiliar de Gobierno y Hacienda Julián Muñoz, el presidente de la República Teniente General Máximo Santos, el ministro C. de Castro, Guillermo Grifford Palgrave por la Comisión de Residentes, y J. V. Drake, gerente interino del Nuevo Banco de Londres y del Brasil.

Simultáneamente con la ley de expropiación habíase dictado otra tendiente a adquirir un terreno hasta de cuatro cuadras en las inmediaciones del Ce-

menterio Católico del Buceo, que debía destinarse al nuevo camposanto británico.

La expropiación llevaríase a efecto de acuerdo con las disposiciones vigentes en la materia y su importe debía ser satisfecho por la comunidad inglesa o por quien en el caso la representase legalmente.

El Cementerio, en esos días, era un gran solar rodeado de cercos que el tiempo había vuelto desparejos y sórdidos y la mancha verde de un grupo de árboles añosos y adustos no compensaba sino muy penosamente aquella nota ingrata puesta al margen de la calle 18 de Julio.

Las inhumaciones infrecuentes siempre, estaban interdictas desde hacía algún tiempo y en la paz del recinto, entre pastos altos, campeaban sin molestia algunos avestruces.

Por el lado de 18 el cerco estaba retirado varios metros adentro y en el frente Oeste, corría más o menos a unos 20 de la línea de Ejido. Por Médanos y por Soriano lo limitaban las calles.

La depredación de los terrenos circundantes era evidente: cuando desapareció el cementerio —según palabras del senador Tulio Freire— se alzaron o fueron renovados cerca de doscientos edificios.

Una misma fisonomía invariable denotan los panteones y piedras tumbales de antes comparadas con las que ahora existen en el Cementerio Británico del Buceo.

Algunas son las mismas que fueron trasladadas allí, según autorización capitulada en la escritura.

Los ingleses M. y E. Mulhall, en 1876, anotaban este dato: "en muchas lápidas se leen las palabras *ahogado en el puerto*".

Otro detalle sugestivo lo hallamos en que entre los sepultados había porción de griegos ortodoxos, acogidos allí por la ejemplar tolerancia británica en un país donde la iglesia católica oficial, en nombre

de la Infinita Bondad, había ensayado negar sepultura en el cementerio público no ya a los disidentes en religión sino a los católicos masones por ciega intolerancia sectaria.

Veinte mil y más metros de espacio libre en una ciudad tan necesitada de terreno para edificios públicos y para plazas, no sirvieron en 57 años ni para edificios ni para plaza.

El Ministro Carlos de Castro hablando en la Cámara de Senadores esbozó, sin embargo, un primer plan de urbanización del despejado predio.

Trazó a grandes líneas —ante sus oyentes un poco asombrados— un proyecto que alcanzaba a comprender tres grandes cuerpos de edificios de altos, separados por jardines y anchas vías de cómodo acceso bordeados todo alrededor por una cintura de plaza.

Hombre de amplia cultura, formado en Italia, y con alma de gran señor, a quien tuve ocasión de conocer, viejo ya, en su magnífica quinta del Miguelete, era natural que el Dr. de Castro viese estas cosas con ojos muy distintos al común de los ministros y senadores.

Pero como dije recién no se hizo nada en medio siglo largo. En 1892, por decreto de 4 de abril, el gobierno del doctor Herrera y Obes dispuso que allí fuese la Plaza de Armas.

Durante la administración de Idiarte Borda se destinaron las dos manzanas para asiento de la Exposición Nacional, celebrada bajo los auspicios de la Asociación Rural.

Clausurada ésta, uno de los pabellones se transformó en el llamado Teatro de Verano y en otra parte —los galpones y los boxes— fincó la feria dominical.

En la dictadura de Cuestas, establecióse allí el cuartel de una nueva unidad militar bautizada Plantel de Artillería.

Gobernando el doctor Williman fue el sitio elegido para asiento de la Casa de Gobierno. Se colocó la piedra fundamental, acuñándose una plaqueta conmemorativa y se principiaron luego las obras conforme a un proyecto de muy discutibles líneas y poco estudiado.

El presidente Batlle y Ordóñez, al iniciar su segundo período y con excelente acuerdo, hizo detener la construcción que ya sobresalía algún metro del suelo.

Finalmente se concluyó echando los cimientos del Palacio Municipal que a estas horas lleva habilitados unos cuantos pisos.

LOS COMIENZOS DEL FERROCARRIL

Cuéntase entre las grandes obras de progreso de la administración discrecional del general Flores, el primer ferrocarril de la República, cuyos trabajos inauguró personalmente en medio del entusiasmo patriótico de todos, colocando el primer riel en la margen derecha del arroyo Miguelete.

La primitiva compañía del ferrocarril era una sociedad uruguaya promovida por la iniciativa tesonera de don Senen Rodríguez, Más tarde, la guerra civil y la escasa capacidad financiera del país trajeron un sindicato inglés que sustituyó a los fundadores criollos.

El riel fue avanzando por sucesivas etapas.

El 1º de Enero de 1869 el general Lorenzo Batlle, presidente de la República, estrenó la primer línea hasta Las Piedras, una extensión de 20 kilómetros.

El 1º de Abril del 72, la vía fue librada hasta Canelones, 43 kilómetros que se recorrían en una hora y cuarenta y un minutos.

Cinco meses después los convoyes llegaban a Santa Lucía, el domingo 15 de Setiembre.

Tres máquinas servían estos primeros trayectos, la "General Flores" cuyo nombre es popular y la cual se conserva todavía en los depósitos de Peñarol, y las denominadas "Montevideo" llegada en Agosto del 68 y "Piedras".

La "General Flores" arribó al puerto en Noviembre de 1867(desembarcándosela el día 14 para ser armada por el primer ingeniero maquinista de la Compañía Mr. Chamberlain.

Envejecido Chamberlain en servicio del Ferrocarril Central, alcanzó a ocupar el importante puesto

de administrador con tan destacada diligencia que hubo de darse su nombre a la primera estación del Departamento de Tacuarembó a 289 kilómetros de Montevideo.

Contrastando con esta larga vida útil de Mr. Chamberlain quiero recordar la vida truncada del primer Ingeniero jefe, don Juan Claudio Ponson, joven profesional francés, muerto de tifus el 11 de febrero de 1869.

Sólo contaba 28 años al morir (apenas corrido un mes de la inauguración de los servicios) y fue sabido entonces que su infatigable actividad de todos los momentos preparó el terreno para la muerte.

Es de toda justicia mi recuerdo.

Contando desde la estación Bella Vista, entonces terminal o central de la línea, las estaciones denominábanse: Bella Vista, Miguelete, Yatay, Gómez, Sayago, Pantanoso, Zorrilla y Piedras.

Algunas, han desaparecido en la actualidad y otras han cambiado de nombre.

Lo que parece no haber cambiado mucho es el precio de las tarifas.

En 1869 año de la inauguración de la línea el pasaje a Piedras costaba 80 centésimos.

En 1926 a 57 años de aquella inauguración el pasaje a Piedras cuesta todavía 80 centésimos.

Las conveniencias del sindicato ante las exigencias del público llevan ampliado el servicio de trenes de manera considerable.

En la actualidad calculo que entre Central y Piedras corran unos 26 trenes diarios de ida y otros tantos de regreso.

Por el primer itinerario oficial de 1869, el servicio estaba organizado así, en días ordinarios:

Primer tren a Piedras a las 6 y media, segundo a las 10, tercero a las 2 de la tarde, y cuarto a las 5 y media.

Los domingos y feriados aumentábanse cuatro convoyes de mañana a las 7, 8, 9 y 11 y tres de tarde a las 4, 5 y 6.

Para multiplicar los atractivos del nuevo medio de locomoción, algunos domingos, en el tren de las 2, iba la banda del Batallón Constitucional, del "Nueva Creación" o la más buena de todas, la de la Artillería de Plaza.

Ubicada la estación *"terminus"* a 5 kilómetros del centro de la ciudad, aquella legua de mal camino, a merced de los cocheros aprovechadores y ladrones era el más grave inconveniente para servirse del ferrocarril.

Los cocheros —eternos piratas en todas partes— cobraban hasta 4 pesos por viaje de Bella Vista a la ciudad, en cuanto la concurrencia aumentaba en modo suficiente, siendo necesario todo el vigor atropellador de José Cándido Bustamante, jefe político, para medio entrarlos en vereda.

Buscando solucionar el problema, la Compañía del Ferrocarril, celebró arreglo con una empresa de ómnibus para el establecimiento de un turno regular que partiese de la esquina de las calles 18 de Julio y Andes, Hotel del Plata, media hora antes de la salida de cada tren.

Este servicio combinado, hecho por dos coches a razón de 10 centésimos por pasaje, puso fin a las explotaciones y a las dificultades anteriores.

En punta de rieles, Piedras o San Isidro como se la llamaba por lo general entonces a esta población, se organizaron también servicios combinados de diligencias a Canelones y Santa Lucía.

El tren salido de Bella Vista a las 7, llevaba la combinación de la diligencia de Canelones al precio de $ 1.90 de primera y $ 1.70 de segunda.

Las diligencias regresaban a Piedras para alcan-

zar el tren a las 6, dando tiempo a tres horas de permanencia en Canelones.

Como el verano de 1869 se caracterizara por excesivamente llovedor, en febrero hubo necesidad de suspender algunos trenes por haberse removido mucho las tierras y aflojado algunos trechos de vía.

No aconteció percance ninguno, a pesar de todo. Recién en marzo, no lejos de Las Piedras, saltaron tres vagones de los rieles, sin perjuicio de los pasajeros. La máquina —que venía caminando para atrás— había arrollado un caballo.

Desde este momento la empresa resolvió dotar de miriñaque a los *"tenders"* conforme la comunicación elevada al Ministerio de Gobierno.

Franca la vía por uno y otro lado, los rieles tendidos a campo traviesa, no era fácil evitar los animales opuestos en el trayecto.

Sucedió así que una mañana, a las 9 y media, algo más acá de Sayago, donde existía un desmonte como de tres metros, el convoy llevó por delante toda una tropa de ganado, produciéndose un gigantesco entrevero.

Después de destrozar 16 novillos y un caballo, amén de un tropero que pereció sofocado bajo las patas de las bestias, el tren no sufrió la mínima avería.

Colijo que una carnicería semejante —que puso a los pasajeros carne de gallina— no perturbó mayormente al personal del tren cuando éste siguió su marcha a las Piedras, con sólo cuatro minutos de atraso...

INDICE

Introducción	7
"El Alcázar Lírico"	9
Primeros ensayos de la anestesia durante el Sitio de Montevideo	16
Sesenta años de carnaval a través de cuatro decretos	24
El Mercado Central	32
El Mercado del Puerto	39
Las diligencias	44
Las Aguas Corrientes	50
El Cementerio Central. Algunos datos históricos	56
La Quinta del Buen Retiro. Origen del Prado	62
El Paso del Molino	67
"La Rivera" por las calles de Montevideo	71
La Villa del Cerro	78
Daguerrotipos, fotografías y fotógrafos	86
Los tranvías de la capital	93
Noticia de baños y playas	99
El gran balneario de la calle Piedras	104
El gas	107
El antiguo Cementerio Inglés	113
Los comienzos del ferrocarril	119

Este volúmen de la colección **Bolsilibros Arca**, fue impreso en forma cooperativa en los talleres gráficos de la Comunidad del Sur, Canelones 1484, Montevideo, en el mes de junio de 1967.
Comisión del Papel. Edición amparada en el art. 79 de la ley 13.349.

COLECCIONES DE ARCA

BOLSILIBROS

Benedetti, Mario: **El país de la cola de paja**
Puppo, Julio C.: **Crónicas de El Hachero**
Viana, Javier de: **Con divisa blanca**
Suárez, Julio E.: **Comentarios internacionales de El Pulga**
Benvenuto, Luis C.: **Breve historia del Uruguay**
Assunçao, Fernando O.: **El mate**
Amorin, Enrique: **Los mejores cuentos**
Onetti, Juan C.: **Para una tumba sin nombre**
García, Serafín J.: **Los mejores cuentos**
Fernández Saldaña, J. M.: **Historias del viejo Montevideo** (Tomo I)

NARRATIVA

Ipuche, Rolina: **La vieja Pancha**
Ipuche, Rolina: **Cuentos uruguayos**
Somers, Armonía: **De miedo en miedo**
Campodónico, Luis: **La estatua**
Silva Vila, M. I.: **Felicidad y otras tristezas**
Onetti, Juan C.: **El pozo**
Onetti, Juan C.: **Para esta noche**
Onetti, Juan C.: **Los adioses**
Hernández, Felisberto: **Por los tiempos de C. Colling**
Hernández, Felisberto: **Tierras de la memoria** (agot.)
Acevedo Díaz, Eduardo: **El combate de la tapera**
Figari, Pedro: **Cuentos**
Conteris, Hiber: **Virgnia en flashback**
Hernández, Felisberto: **Las hortensias**
Fernández, Mario C.: **Industria Nacional**
Díaz, José Pedro: **Los fuegos de San Telmo** (agot.)
Bellán, José Pedro: **El pecado de Alejandra Leonard**
Galeano, Eduardo: **Los fantasmas del día del león**
Somers, Armonía: **Todos los cuentos (1953-1967)** 2 Tomos

AQUI

Cien años de raros
La mitad del amor
Montevideo, gentes y lugares
Once cubanos cuentan

POESIA

Schinca, Milton: **Mundo cuestionado**
Schinca, Milton: **Esta hora urgente**
Berenguer, Amanda: **Declaración conjunta** (agot.)
Berenguer, Amanda: **Quehaceres e invenciones**
Vitale, Ida: **Cada uno en su noche**
Brandy, Carlos: **Juan Gris**
Peña, Cecilio: **Desde Eidar**
Peñasco, Alejandro: **Despojo de la llama**
Cabrera, Sarandy: **Poemas a propósito** (agot.)
Berenguer, Amanda: **Materia Prima**
Silva, Clara: **Antología poética**
Peña, Cecilio: **Por estos días digo**

NARRATIVA LATINO-AMERICANA

García Márquez, Gabriel: **La hojarasca**
Carpentier, Alejo: **El reino de este mundo**
Carpentier, Alejo: **Los pasos perdidos**
Arguedas, José M.: **Amor, mundo y otros cuentos**

ENSAYOS Y TESTIMONIO

Arregui, Mario: **Líber Falco**
Martínez Estrada, Ezequiel: **El hermano Quiroga**
Martínez Estrada, Ezequiel: **La poesía Afro-Cubana de Nicolás Guillén**
Guillot, Gervasio: **La conversación de Reyles**